ANNO XLI - N. 2 COPIE 180.000 FEBBRAIO 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
ORGANO VFFICIALE DELL' ENIT

Carta Automobilistica d'Italia
al 200.000 in 30 fogli

La nuova carta è a sette colori: nero per gli scritti, le strade, le ferrovie, le acque, ecc.; celeste per mari, laghi e fiumi di notevole ampiezza; due bistri per il rilievo orografico; giallo per le strade statali, le autostrade; verde per le strade di grande comunicazione o di particolare interesse turistico; rosso, per le indicazioni delle distanze e delle pendenze. Cura speciale si è posta nella selezione degli scritti e dei segni topografici per la migliore leggibilità della carta. Così, sono state omesse le mulattiere e l'orografia offre soltanto nomi e quote dei capisaldi montuosi visibili dalla strada (corrispondenti a quelli che rappresentano le massime elevazioni o danno il nome a un gruppo).

Fogli pubblicati al 1° Febbraio 1935

QUADRO D'UNIONE DEI FOGLI DELLA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 200.000.

Con grande evidenza sono rappresentate le particolarità topografiche interessanti l'automobilista: attraversamenti degli abitati, circonvallazioni, bivi, passaggi a livello, sovrapassaggi, sottopassaggi, ponti, traghetti, ecc.

La carta è costituita di 30 fogli (di cui 14 di cm. 105 × 45; 9 di cm. 94 × 45; 4 di cm. 53 × 45; 3 di cm. 85 × 45) dell'altezza costante di cm. 45 di campo disegnato. Ciascun foglio ripiegato risulta di formato comodissimo e consultabile senza necessità di spiegamento. Lo stato di pubblicazione della carta al 1° Febbraio appare dal quadro d'unione.

Ogni foglio: alla Sede del T. C. I., **L. 4;** Italia e Colonie, **L. 5;** Estero, **L. 6,50** (ogni foglio in più oltre il primo, rispettivamente **L. 4; L. 4,20; L. 4,50**). L'abbonamento ai 30 fogli: Italia e Colonie, **L. 100;** Estero, **L. 120.**

ALI NEL CIELO

I piloti italiani del Reparto Alta Quota hanno già superato i 12.500 metri.

Il Reparto Alta Quota prosegue alacremente i suoi voli sperimentali che preludono al raggiungimento dello scopo essenziale per cui il Reparto è stato creato nello scorso giugno: quello cioè di giungere a una navigazione stratosferica vera e propria.

In un suo recente comunicato, il Ministero dell'Aeronautica informava come i voli oltre diecimila metri d'altezza fossero ormai compiuti da tutti i piloti che prestano servizio presso lo speciale Reparto. Ora il giornale *Le Vie dell'Aria* informa che tali quote sono di gran lunga superate e che i voli compiuti dai bravi aviatori del R. A. Q. superano di già i 12.500 metri. Al termine di uno di questi voli compiuti l'antivigilia di Natale, e durante il quale sono stati raggiunti 12.630 metri di altitudine, il comandante del Reparto Alta Quota ha avuto modo di fare interessanti osservazioni.

Sulla verticale di Montecelio, stante l'ottima visibilità, il pilota ha potuto ammirare un panorama di ineguagliabile grandiosità. Infatti la sua vista spaziava oltre la massa montuosa degli Abruzzi, sul Mare Adriatico, sulla Toscana e sul Tirreno, da Pisa a Gaeta e oltre; sulle coste della Corsica.

L'apparecchio, dopo raggiunti gli undicimila metri, conservava ancora una velocità di salita di oltre 8 metri al secondo.

Istituzione del Comando di aeronautica della Libia.

E' stato recentemente pubblicato il decreto che istituisce il Comando d'Aeronautica della Libia.

I comandi, i reparti e servizi della Regia Aeronautica in Tripolitania e Cirenaica sono così costituiti:

un Comando di aeronautica della Libia,
un Comando e reparti dell'aviazione della Tripolitania,
un Comando e reparti dell'aviazione della Cirenaica,
i servizi,
gli aeroporti,
due centri di mobilitazione: uno per la Tripolitania e uno per la Cirenaica.

Tutte le forze aeree della Libia dipendono dal Comando di aeronautica, fatta eccezione per le squadriglie dell'aviazione ausiliaria (ricognizione) le quali dipendono, per l'impiego, dal comandante del Regio corpo di Truppe coloniali della rispettiva colonia secondo le stesse norme che regolano nel Regno la dipendenza dell'Aviazione ausiliaria del Regio Esercito.

L'ordinamento interno e le attribuzioni del Comando di Aeronautica della Libia, nonchè dei dipendenti servizi e centri di mobilitazione, saranno stabiliti con decreto del Ministro per le Colonie.

La città aeronautica di Montecelio.

Il 21 aprile p. v. verranno inaugurati gli impianti della città aeronautica di Montecelio, destinati a costituire un centro sperimentale di primissimo ordine, tale da permettere, con perfetta e moderna attrezzatura scientifica, le più cospicue realizzazioni nel campo del progresso aeronautico.

Il Duce, Ministro per l'Aeronautica, ha dato alla nuova città il nome di « Guidonia », da quello del Generale Alessandro Guidoni, immolatosi nel 1928 a Montecelio nell'adempimento del proprio dovere.

Nuova convenzione italo-britannica per la istituzione di linee aeree.

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato uno schema di provvedimento per dare esecuzione alla nuova convenzione fra l'Italia e la Gran Bretagna per l'istituzione di linee di trasporto aereo.

Questo accordo, fondato sul principio della più assoluta reciprocità, allarga sensibilmente la possibilità degli scambi aerei che interessano l'Italia e la Gran Bretagna.

La nuova convenzione è, nel suo testo, analoga a quella precedente che fu firmata nel 1931. La principale differenza sta nel fatto che gli articoli 3, 4 e 5 della Convenzione precedente sono consolidati in un nuovo articolo enumerante le due rotte che gli apparecchi civili britannici possono scegliere sorvolando il territorio italiano, nell'ambito dei loro servizi aerei congiungenti l'Inghilterra con l'Estremo Oriente e l'Africa del Sud.

I diritti italiani a sorvolare il Sudan per raggiungere le colonie dell'Africa orientale sono stati incorporati in un articolo, invece di essere definiti in una nota della Convenzione esistente. L'Italia ottiene ora un ampliamento dei suoi diritti di atterraggio in Palestina e nella Transgiordania dove gli aeroporti civili sono ora aperti. Precedentemente i suoi diritti erano limitati all'aeroporto dei Haifa.

La Convenzione avrà la durata di dieci anni a decorrere dalla data dello scambio delle ratifiche.

Esercitazioni belliche dell'aviazione italiana.

Nell'autunno scorso, sul grandioso poligono di Furbara, reparti dell'Armata Aerea italiana hanno compiuto una esercitazione di carattere prettamente bellico, avente lo scopo di speri-

mentare determinate modalità tattiche relative al bombardamento e controllare al tempo stesso l'efficacia di nuovi congegni di distruzione.

Il tema della manovra comprendeva l'attacco contro un centro industriale sito in prossimità di un centro aero-navale.

Gli obiettivi rientravano quindi nel quadro della più completa realtà, in quanto impianti industriali, depositi di nafta, stazione ferroviaria, campo d'aviazione, porto e bacino di carenaggio, sono punti vulnerabili dell'organizzazione nazionale che, inoltre, sovente si trovano raggruppati entro zone relativamente ristrette.

(*fot. R. Aeronautica*)

BOMBARDAMENTO DA ALTA QUOTA DI UN PRESUPPOSTO IMPIANTO INDUSTRIALE.

L'esercitazione prevedeva anche intervento di reparti da caccia, sia dell'attacco sia della difesa.

Senza entrare in merito agli insegnamenti di carattere tecnico, si può affermare che i risultati della esercitazione hanno dato, a tutti, una indiscutibile prova e dimostrazione della terribile potenza dell'Arma azzurra.

L'azione offensiva di massa, con disciplinato succedersi di formazioni opportunamente calcolate dai capi — sì da costituire il perfetto dosamento dei mezzi di offesa — si è dimostrata tecnicamente e tatticamente di alto rendimento. I dubbi sulla imprecisione del tiro aereo di caduta, i dubbi relativamente al rendimento economico del tiro stesso, che in passato sono serviti a critici frettolosi o ad incompetenti per sollevare discussioni e polemiche, scompaiono innanzi alla documentazione della ottenuta precisione e rendimento dei tiri di massa eseguiti a quote superiori ai tremila metri e con effettivi inferiori a quelli che la vera guerra vedrà in azione.

Bombe ad esplosivo e bombe incendiarie si sono dimostrate mezzi tremendi di distruzione; gli apparecchi bombardieri hanno realizzato l'azione anche contro gli apprestamenti difensivi dell'aviazione avversaria. L'offesa aerea è apparsa attuabilissima ed efficacissima non soltanto per i suoi effetti morali ma, e totalmente, per i suoi effetti materiali.

Il documento fotografico qui pubblicato mostra il risultato di una salva di bombe lanciata da oltre tremila metri su un presupposto impianto industriale — i cui contorni erano rappresentati da linee bianche — e gli effetti di una salva di bombe di grosso calibro su altro obbiettivo rappresentante una sagoma di nave. Anche il profano può persuadersi.

Nuovo bimotore commerciale rapido francese.

Fra le recenti realizzazioni dell'industria aeronautica francese, degno di interesse è il nuovo bimotore Bréguet 46 T, bimotore commerciale rapido. Questo monoplano ad ala bassa, di costruzione completamente metallica, previsto per il trasporto di 12-14 passeggeri, presenta le seguenti caratteristiche:

struttura a sbalzo, longheroni in acciaio,
carrello retrattile all'indietro,
2 motori Gnome 14 Krsd a 14 cilindri a doppia corona da 825 HP,
castello motore in tubi d'acciaio,
serbatoi di carburante distaccabili, situati nell'ala all'esterno dei motori,
apertura alare m. 20,50.
lunghezza m. 15,55,
superficie portante mq. 56,60,
velocità massima a 2000 metri, km.-h. 385,
velocità di crociera, km.-h. 350.

Questo apparecchio, equipaggiato di serbatoi di una capacità totale di 2200 litri, ha un raggio d'azione di 1500 chilometri, con vento contrario di 50 km.-h. e con tre uomini di equipaggio e 1000 chilogrammi di merce.

Convenzione aerea Franco-Portoghese.

E' stata di recente conclusa una nuova convenzione aerea fra i Governi francese e portoghese.

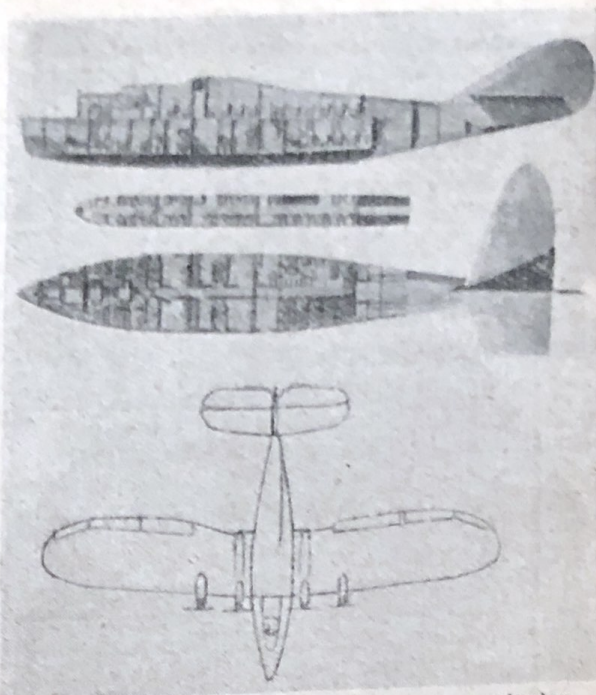
In conseguenza di tale convenzione il tratto Tananarive - Broken Hill della linea aerea

Francia-Madagascar, in coincidenza con l'Imperial Airways, traversa la colonia portoghese di Mozambico. In compenso di tale concessione il Portogallo ha ricevuto il permesso di esercire, attraverso l'Africa occidentale francese, un servizio aereo fra Saint Louis del Senegal e Bolama, nella Guinea portoghese. Il Governo francese ha inoltre autorizzato il sorvolo dell'Africa equatoriale francese, ciò che permetterà di unire Angola alla linea aerea Algeri-Brazzaville.

Idrovolante commerciale francese di grosso tonnellaggio.

La Società Industriale d'aviazione Latécoère, di Tolosa, ha portato a compimento — con un sussidio governativo di 18.000.000 di franchi — la costruzione dell'idrovolante commerciale a 6 motori, a scafo centrale, « Latécoère 521 ».

Il « Latécoère 521 » è un monoplano ad ala alta, costruito in leghe leggere e di alluminio, acciaio, legno e rivestimenti di tela. La potenza motrice complessiva di 5160 HP è distribuita in sei motori Hispano Suiza 12 Ybrs a 12 cilindri, raffreddati ad acqua, con compressore e riduttore.

L'allestimento dello scafo contempla una duplice sistemazione: per i servizi mediterranei e per i servizi atlantici.

COME SI PRESENTA L'IDROVOLANTE FRANCESE LATÉCOÈRE.

Per il servizio mediterraneo è prevista la presenza di 8 persone d'equipaggio e di 72 passeggeri, con un peso totale di kg. 32.000 e un'autonomia di km. 1200. Per il servizio

oceanico sono previsti 8 uomini di equipaggio e 30 passeggeri con un peso totale di kg. 37.000 e un'autonomia di km. 5000 corrispondente largamente alla traversata sud atlantica e a quella nord atlantica con scalo all'arcipelago delle Azzorre.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	49,300
lunghezza	»	31,620
altezza massima	»	9,070
super[illegible]ie portante	mq.	330
[illegible]o massimo in ordine di volo	kg.	37.000
[illegible]ocità di crociera (prevista)	km.-h.	230

Servizio aereo-postale interno in Inghilterra.

Si è iniziato in Inghilterra un servizio aereo postale interno con l'utilizzazione dei servizi aerei delle Compagnie ferroviarie.

In seguito all'esito favorevole del primo esperimento realizzato tra Inverness e le isole Orcadi (3000 lettere al giorno), il servizio verrà esteso ad altre città.

I primi collegamenti si effettueranno tra Londra, Birmingham, Manchester, Belfast, Glasgow, Liverpool, Cardiff, Plymouth, Southampton, Bristol e le isole di Wight e di Man.

Il servizio è gratuito per le cartoline e le lettere che non oltrepassino il peso di 2 once (gr. 57); oltre tale peso è applicata una sopratassa d'un *penny* (L. 0,15) per oncia.

Saranno prossimamente istituite delle cassette postali adibite esclusivamente a tali servizi, allo scopo di abbreviare quanto più possibile il tempo tra l'impostazione delle lettere e la partenza degli apparecchi.

Linea aerea Inghilterra-Australia.

Col servizio di posta aerea che ha lasciato Londra l'8 dicembre scorso, è stata inaugurata la linea aerea postale Inghilterra-Indie-Malesia. Questo servizio è in coincidenza con la Nuova Zelanda e le Indie olandesi. Il primo trasporto in direzione della metropoli ha avuto luogo il 10 dicembre da Brisbane (Australia) giungendo a Londra il 24 dicembre.

Misure sanitarie per impedire la diffusione di malattie per mezzo dell'aeroplano.

E' stato da poco tempo pubblicato il testo della Convenzione sanitaria firmata all'Aja dai rappresentanti di 23 Paesi, nello scorso anno. Scopo della Convenzione è di allontanare la crescente minaccia delle gravi malattie infettive come la peste, il colera, il tifo, il vaiolo e la febbre gialla, che trovano un più facile mezzo di diffusione attraverso la rete sempre più fitta delle comunicazioni per via d'aria.

Ai termini della Convenzione ogni Paese si impegna:

1º a provvedere ad una organizzazione sanitaria adeguata su ogni aerodromo frequentato da aeroplani in partenza per Paesi esteri o in arrivo da essi;

2° a impiantare speciali aerodromi sanitari col personale e l'equipaggiamento necessario all'esame e all'isolamento dei passeggeri e alla disinfezione degli apparecchi;

3° a notificare immediatamente l'esistenza sul suo territorio delle malattie infettive sopra enunciate.

L'ufficiale medico in servizio all'aeroporto sarà autorizzato a ispezionare le condizioni sanitarie dei passeggeri e dell'equipaggio, e a vietare il trasporto di persone che abbiano sintomi di malattie infettive, prendendo in pari tempo i necessarî provvedimenti nei riguardi anche degli aeroplani dei territori già notoriamente infetti di peste, colera, febbre gialla, tifo e vaiolo. Questi provvedimenti comprendono: disinfezione accuratissima dell'apparecchio; ispezione medica dei passeggeri e dell'equipaggio; esclusione delle persone infette ed eliminazione dei contatti; distruzione dei topi in caso di peste e degli insetti nel caso di tifo; sorveglianza delle persone sospette di essere infette. Nel caso poi della febbre gialla i regolamenti sono ancora più rigorosi. Ogni aeroporto dei Paesi dove infierisce la febbre gialla deve essere situato ad adeguata distanza da ogni centro abitato. Deve essere provvisto di impianti idrici e protetto contro le zanzare; anche le abitazioni destinate all'equipaggio, al personale e ai passeggeri dovranno essere opportunamente protette contro le zanzare.

Ambulanze aeree nell'Iraq e nella Palestina.

Il rapporto sanitario della Royal Air Force, edito recentemente dall'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali britanniche, dichiara che nell'Iraq sono stati trasportati, per via aerea, 159 malati, su una distanza totale di km. 38.470, percorsi in 80 voli. I quattro quinti dei voli furono effettuati con biplani Vickers-Victoria che costituiscono il materiale della R.A.F. per il trasporto di truppe nel vicino Oriente. In Palestina sono stati trasportati per via aerea 29 malati in 28 voli, di cui 14 per viaggi speciali compiuti per aiutare le autorità mediche.

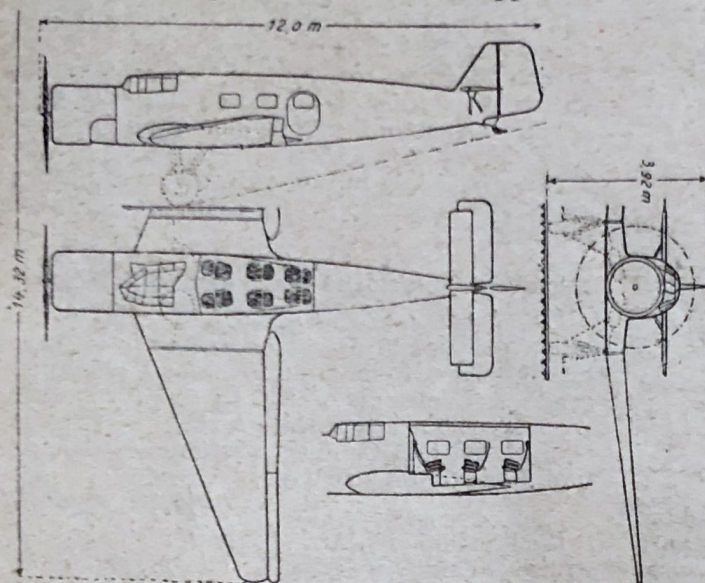
Il «record» di velocità per apparecchi terrestri.

L'aviatore francese Delmotte ha stabilito il *record* del mondo di velocità pura per apparecchi terrestri, in circuito chiuso, raggiungendo la velocità oraria di km. 505,848. L'apparecchio con il quale è stato battuto il *record* è del tipo Caudron 460, munito di motore Renault da 310 CV.

Autogiri giganti.

Il Ministero dell'Aria Inglese ha fatto costruire un'autogiro gigante, che attualmente è in esperimento. Quest'apparecchio, a cinque posti, può raggiungere la velocità di 250 chilometri-ora. Sarà utilizzato per prove di impiego bellico.

Nuovo velivolo rapido tedesco « Ju. 160 ».

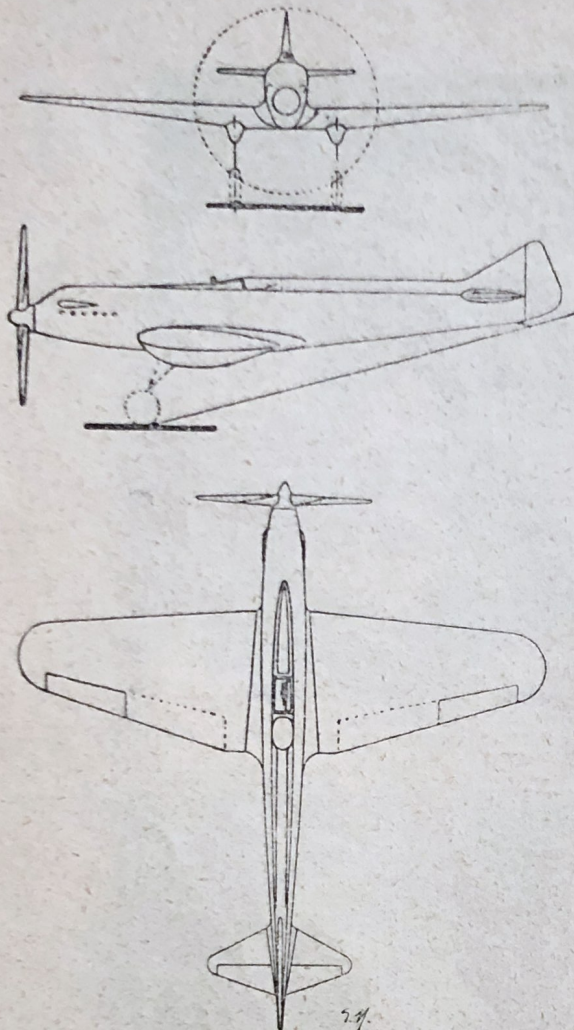
Un nuovo velivolo commerciale rapido è stato creato nelle officine Junkers, lo « Ju. 160 ». Si tratta di un perfezionamento dell'apparecchio rapido « Ju. 160 », nel quale si è ricercata soprattutto maggiore velocità, sicurezza e comodità.

Lo « Ju. 160 » è un apparecchio monomotore, monoplano, ala bassa a sbalzo, costruzione interamente metallica, ala a forma di freccia positiva e a rialzo laterale accentuato. Può portare sei passeggeri e due uomini di equipaggio. Munito di motore BMW Hornet da 700 HP a raffreddamento ad aria, presenta le seguenti caratteristiche:

apertura alare	m.	14,4
lunghezza	»	11,7
peso a vuoto	kg.	2400
velocità massima	km.-h.	340
velocità di crociera	»	300

Per lo sviluppo dei motori ad olio pesante.

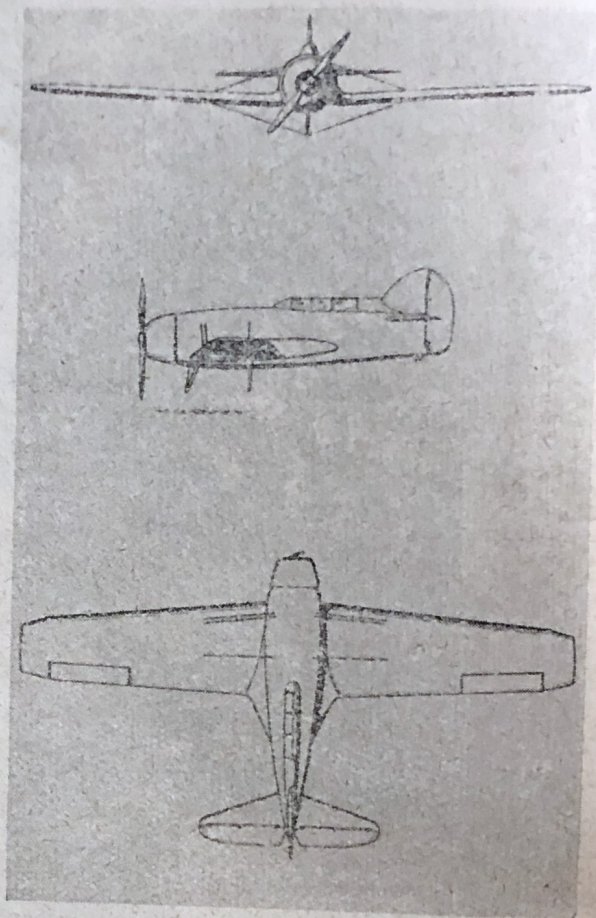
Il Ministro dell'Aria francese, su proposta del direttore delle costruzioni aeronautiche, ha deciso di attribuire un premio di dieci milioni al motore ad olio pesante di costruzione francese che, prima del 31 dicembre 1936, renda per primo possibile ad un aeroplano di battere il *record* di velocità su 10.000 chilometri in circuito chiuso detenuto attualmente con una media oraria di km. 149,853. Nel caso in cui il motore, pur essendo di costruzione francese, fosse di licenza estera, il premio sarebbe di cinque milioni.

Apparecchio per alta velocità.

Il progettista americano Keith Riter ha studiato un apparecchio che dovrebbe essere capace di volare a 770 chilometri all'ora.

L'apparecchio è un aeroplano a carrello retrattile di 9 metri di apertura alare e di 10 metri di lunghezza, munito di un motore da 16 cilindri a V che dovrebbe raggiungere i 2500 CV con un consumo di un litro di benzina ogni 3 secondi. L'apparecchio dovrebbe essere munito di serbatoi capaci di assicurare un'autonomia di volo di 480 chilometri.

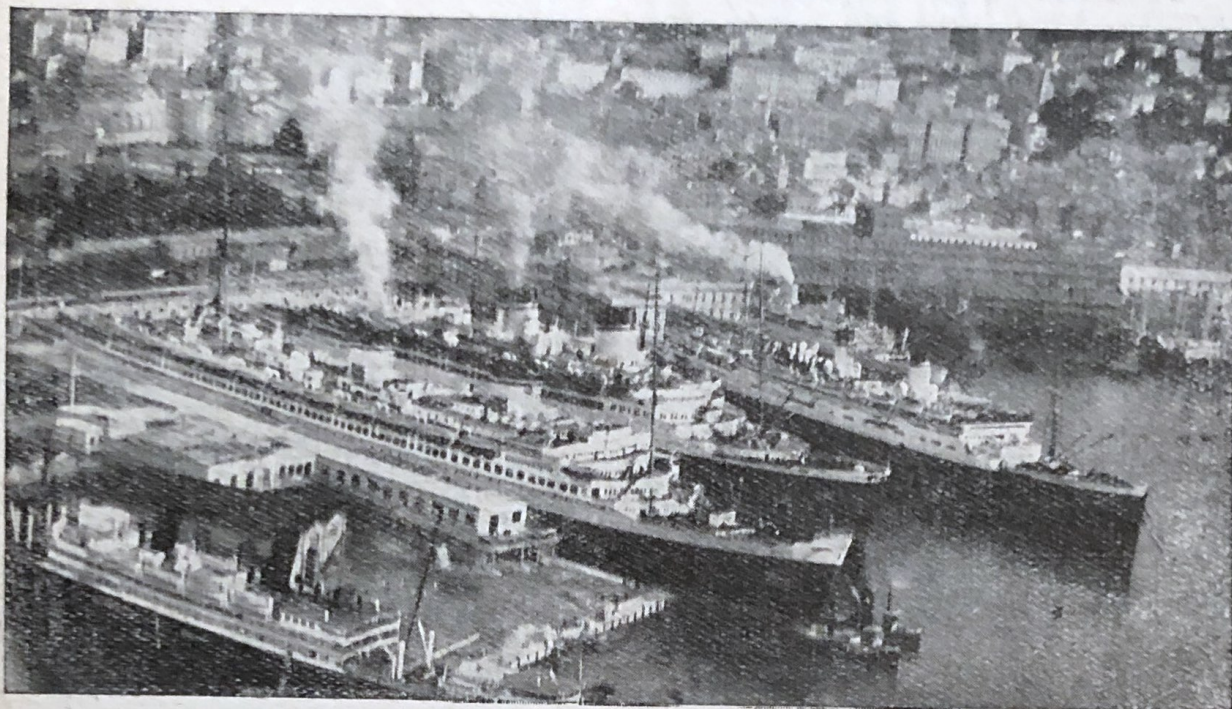
Il diametro della fusoliera di questo apparecchio è di 40 pollici, ossia poco più di uu metro.

Monoplano commerciale rapido americano.

La ditta aeronautica americana Bellanca Aircraft Corp., di New Castle, ha realizzato un nuovo monoplano rapido a grande raggio di azione. L'apparecchio è munito di un motore Pratt e Whitney Wasp Junior a riduttore, 14 cilindri in doppia corona, raffreddati ad aria, che rende 700 HP a 2500 giri-min. e a

MONOPLANO COMMERCIALE RAPIDO « BELLANCA 28-70 ».

2713 metri di quota, il carrello è interamente retrattile, con le ruote che si incastrano nell'ala, alla sua radice; ala bassa a montanti; costruzione mista.

Dati di volo:

velocità massima a m. 2743	km.-h.	414
velocità crociera a m. 2743	»	375
raggio d'azione, al peso, in ordine di volo, di kg. 3175,	km.	3340

SERVIZI ESPRESSI ITALIANI

NORD AMERICA
REX (Italia)
CONTE DI SAVOIA »
ROMA »
VULCANIA (Cosulich)
SATURNIA »

CENTRO AMERICA
SUD PACIFICO
VIRGILIO (Italia)
ORAZIO »

SUD AFRICA
GIULIO CESARE (Italia)
DUILIO »

SUD AMERICA
AUGUSTUS (Italia)
CONTE GRANDE »
CONTE BIANCAMANO »
NEPTUNIA (Cosulich)
OCEANIA »

AMAZZONIA
AMAZZONIA (Cosulich)
URANIA »

AUSTRALIA
ESQUILINO (Italia)
REMO »
ROMOLO »
VIMINALE »

ITALIA
FLOTTE RIUNITE COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
GENOVA

COSULICH
SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
TRIESTE

POSTE-TELEGRAFI

Spedizione a tariffa ridotta delle stampe propagandistiche non periodiche.

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 novembre u. s. ha pubblicato il R. Decreto-legge 4 ottobre 1924, N. 1746, che estende l'applicazione della tariffa delle stampe *periodiche* di carattere propagandistico (0,048) anche alle stampe propagandistiche *non periodiche*, purchè spedite direttamente dalle ditte interessate.

Per beneficiare del predetto Decreto-legge, che è andato in vigore dal 22 novembre s. a., bisogna osservare le seguenti disposizioni:

a) le stampe di cui trattasi debbono riguardare pubblicità a favore della sola ditta speditrice;

b) gli invii debbono essere omogenei, cioè tutti uguali nel contenuto e nella forma dell'involucro, pur comprendendo vari fogli, anche se staccati e di formato diverso;

c) per la loro accettazione vanno osservate le norme vigenti per le stampe spedite col sistema del conto corrente, la ripartizione, cioè, per linee e località, in conformità delle disposizioni emanate dall'Amministrazione postale;

d) il quantitativo minimo degli esemplari da spedire non deve essere inferiore ai 10.000 per ciascuna spedizione, a meno che non venga corrisposto l'importo della tassa di francatura relativo a tale minimo.

Per *ogni spedizione* delle stampe in parola va rivolta preventiva domanda su carta libera alla Direzione Prov. P. T. che dovrà concedere l'autorizzazione, corredandola di un esemplare dello stampato da spedirsi. Gli estremi di tale autorizzazione devono essere poi indicati sulla fascetta degli invii, al disopra dell'indirizzo, nel modo seguente:

« Stampa propagandistica - Tassa pagata - Autorizzazione N. ...... in data .... della Direzione Prov. P. T. di .... ».

Non è necessaria la dichiarazione del gerente responsabile, che è richiesta invece per le stampe periodiche di propaganda.

Pacchi diretti all'Estero.

A norma del Decreto 8 dicembre 1934 del Ministero delle Finanze, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 288 straordinario dello stesso giorno 8, i pacchi diretti all'estero vanno accompagnati, oltre che dal bollettino di spedizione e dalle prescritte dichiarazioni doganali, anche dal *« benestare di esportazione »*, che viene rilasciato, a richiesta degli speditori, dalla Banca d'Italia o dalle seguenti Banche autorizzate: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Commerciale Italiana, Banco di Roma e Credito Italiano.

E' sufficiente un solo *« benestare »* per serie di pacchi spediti da un solo mittente a più destinatari di uno stesso Paese o di uno stesso Stato, purchè siano avviati per il medesimo transito.

Non occorre invece il *« benestare »* per i pacchi per il cui contenuto il destinatario non corrisponde alcun pagamento, come oggetti di regalo, campioni senza valore, pubblicazioni d'omaggio, ecc., e per tutti i pacchi diretti negli Stati coi quali vigono accordi di compensazione, e cioè: Bulgaria, Germania, Jugoslavia, Romania, Turchia e Ungheria.

Scambio di pacchi gravati di assegno con la Polonia.

E' ammesso dal 1° gennaio u. s. Limite massimo dell'importo dell'assegno: lire italiane 2000 per le spedizioni dall'Italia, e il controvalore in *zloty* corrispondente a 1000 lire italiane per i pacchi provenienti dalla Polonia.

Validità di alcuni francobolli.

In applicazione del R. Decreto 6 settembre 1934 N. 1586, i francobolli aeroespressi da L. 2,25 hanno cessato di essere validi dal 1° gennaio u. s., ma possono essere cambiati al pubblico presso qualsiasi ufficio postale, purchè non sciupati nè perforati, a tutto il mese di dicembre c. a.

Riduzione delle tariffe telefoniche.

La *Gazzetta Ufficiale* N. 222, 1934, ha pubblicato il decreto del Ministro delle Comunicazioni riguardante la riduzione delle tariffe telefoniche avente effetto dal 1° ottobre u. s.

Ferma restando la suddivisione in quattro gruppi delle reti urbane, a seconda del numero di abbonati di ciascuna d'esse, agli effetti dell'applicazione delle nuove tariffe gli abbonati di ciascun gruppo sono stati ripartiti in sei categorie (in luogo di cinque). Per effetto dello stesso decreto, gli abbonati che per *speciale concessione* risultassero attualmente classificati in una categoria diversa da quella alla quale dovrebbero essere assegnati, continueranno a godere della concessione stessa.

ANNO XLI **Sommario del Fascicolo di Febbraio** **N. 2**

Abbonamento per il 1935: **se effettuato entro il 28 febbraio 1935 L. 15,50 (Estero L. 30,50).**
" " dopo tale data . . . . L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Abbonamento cumulativo a *Le Vie d'Italia* **e** *Le Vie d'Italia e del Mondo* **L. 51 — (Estero L. 88 —).**

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali;* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi;* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'
ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 2 **Febbraio 1935 (A. XIII)**

QUESTO FASCICOLO DE « LE VIE D'ITALIA » ERA GIA' IN AVVIATO CORSO DI STAMPA, QUANDO UNA IRREPARABILE, IMMENSA SCIAGURA COLPIVA IL NOSTRO SODALIZIO.

GIOVANNI BOGNETTI

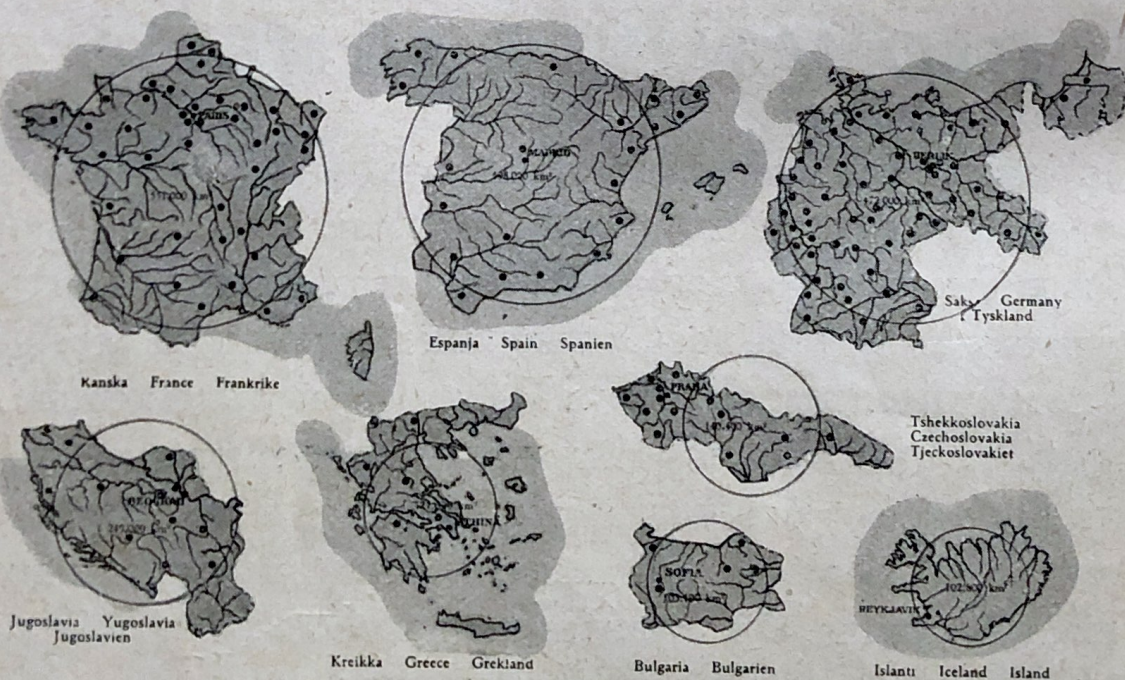
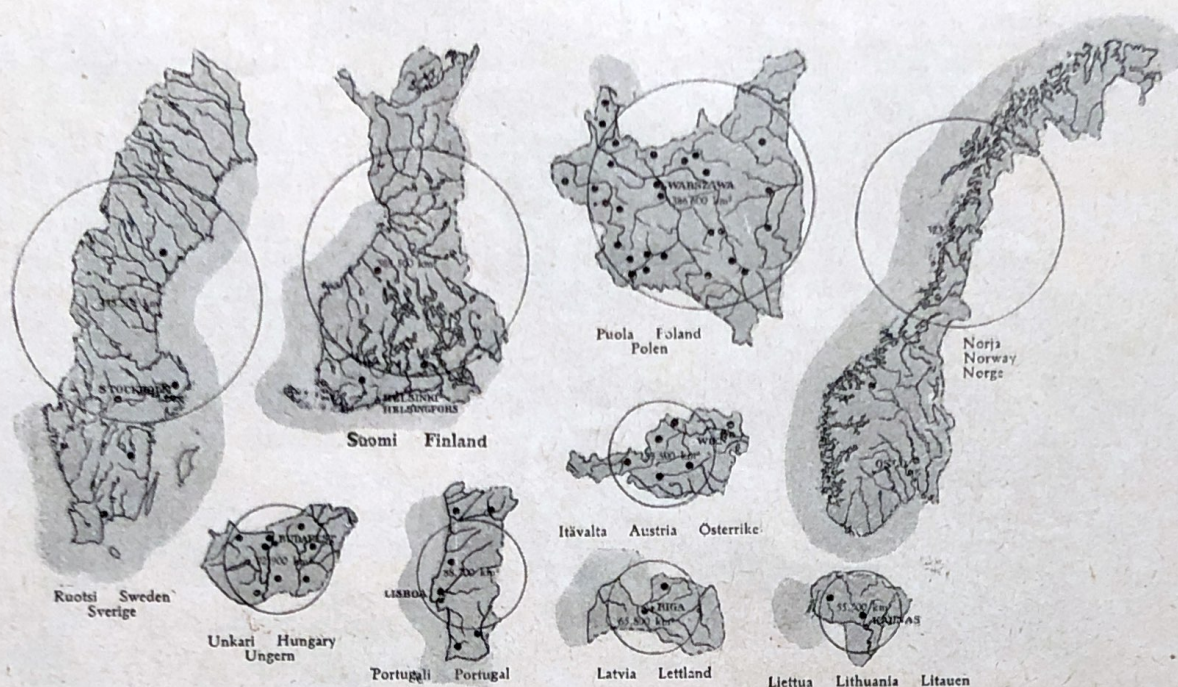
IL PRESIDENTE AMATISSIMO CHE TANTA PARTE DELLA SUA OPEROSITA' FATTIVA, DEL SUO ALTO SAPERE, DEL SUO VIVO AMORE HA DONATO ALLO SVILUPPO E AI DESTINI DELL'ISTITUZIONE, HA DOVUTO SOCCOMBERE ALLA CRUDELE MALATTIA CHE NEGLI ULTIMI MESI AVEVA MINATO LE SUE INSTANCABILI ENERGIE. LA NOSTRA RIVISTA DIRA' DEGNAMENTE DI LUI NEL VENTURO FASCICOLO. NEL MOMENTO ANGOSCIOSO, IL TOURING ESPRIME TUTTO L'IMMENSO DOLORE PER LA GRANDE PERDITA SUBITA E RIAFFERMA IL PROPOSITO DI CHI GLI E' STATO ILLUMINATA E PREZIOSISSIMA GUIDA.

LE NUOVE OPERE DEL TOURING

L'ATLANTE FISICO-ECONOMICO D'ITALIA

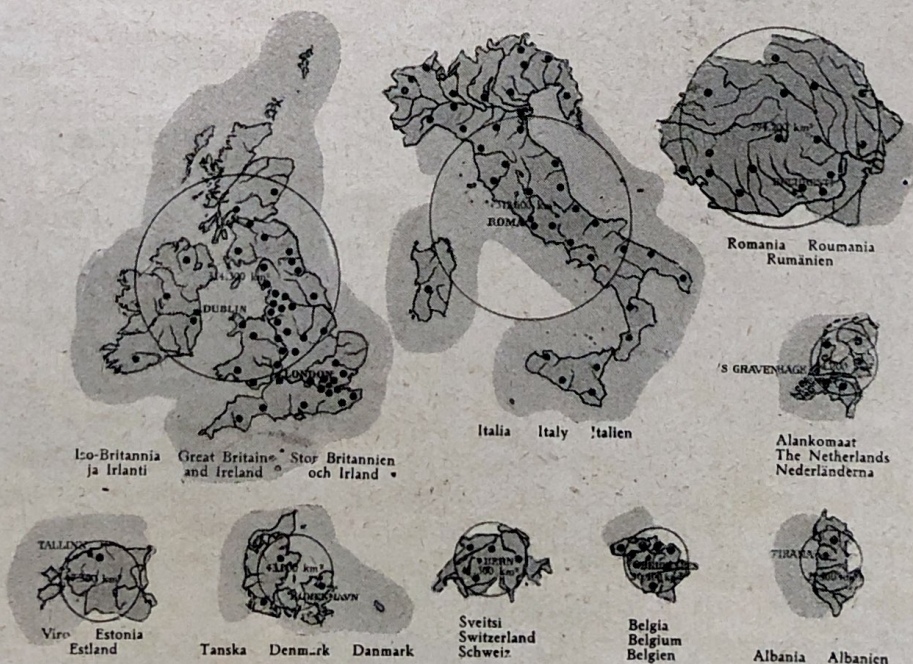
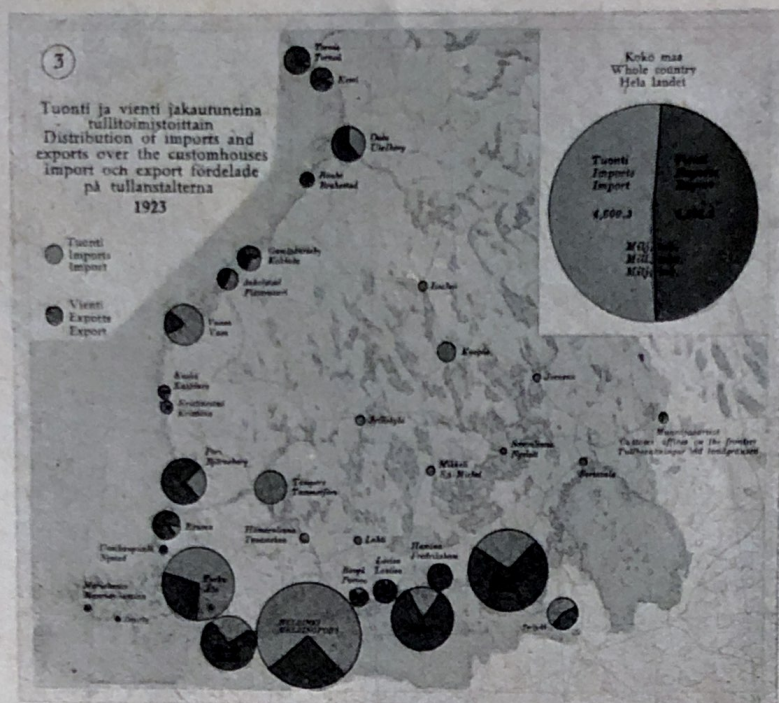
Questa è la nuova opera che il Touring Club Italiano annuncia oggi, deliberata — con l' incitamento ambito del Duce, — per solennizzare il quarantennio della propria vita e della propria attività.

Che cosa questo Atlante d'Italia debba rappresentare molti comprendono, oggi, anche se non del tutto familiarizzati con la Geografia: ma lo comprendono, per l'uso divenuto sempre più frequente di cartogrammi, di cartine fisiche o demografiche od economiche, che accompagnano ed illustrano e completano scritti, anche semplicemente informativi, sopra una regione o l'altra dell'Italia, sopra una parte o l'altra della Terra, relativi ad un qualsiasi argomento. Ne hanno — di questi cartogrammi e di queste cartine — anche opere di consultazione, a cominciare dall'« Enciclopedia », e ne hanno, talora, anche articoli che vedon la luce sopra i quotidiani. Il pubblico, dunque, deve cominciare a comprendere queste speciali rappresentazioni cartografiche, a saperle interpretare rettamente, e quindi ad apprezzarle: come quelle che di un qualsiasi fenomeno — fisico, demografico, economico — danno una visione diretta, immediata, complessiva, mostrando come esso sia, nella propria area di distribuzione, vario e variabile da parte a parte di una intera regione.

Carte speciali di questo tipo — le quali non vogliano rappresentare le condizioni topografiche di una regione (specialmente idrografia e orografia, cioè reticolo dei fiumi e andamento dei monti), ma raffigurare invece, con segni particolari, la diffusione e la varia intensità di un fenomeno qualsiasi, fisico od umano (le piogge, o l'addensarsi della popolazione, o il vario tipo delle colture ecc.) — carte speciali, di questo tipo, hanno cominciato ad insinuarsi anche negli Atlanti consueti, così in quelli scolastici, come in quelli che, per la loro mole maggiore, possono già considerarsi opere di consultazione. Esistono anzi, già da tempo, alcuni « Atlanti » speciali nei quali la rappresentazione topografica delle varie parti della Terra o quella

TRA GLI ATLANTI FISICO-ECONOMICI, UNO DEI MIGLIORI E DEI PIÙ RICCHI DI CARTE E CARTOGRAMMI È CERTO IL « SUOMEN KARTASTO » O ATLANTE DELLA FINLANDIA, PUBBLICATO DALLA SOC. GEOGRAFICA DI QUELLA NAZIONE FIN DAL 1899. IN QUESTA ILLUSTRAZIONE E NELLE DUE PUBBLICATE QUI DI FRONTE, DESUNTE IN SCALA RIDOTTA DA DETTO ATLANTE, RISULTANO LE AREE DI VARÎ STATI EUROPEI RAPPRESENTATE DALLA CORRISPONDENTE SUPERFICIE DEL CERCHIO INSCRITTO (FRANCIA 551 MILA KMQ.; SPAGNA 498.000; GERMANIA 472.000; JUGOSLAVIA 249.000, ECC., CIFRE ESPRESSE NEI GRAFICI STESSI.

DALL'ESAME DELLE AREE RELATIVE A CIASCUNO STATO SI PUÒ FARE IL CONFRONTO CON QUELLA DELLA FINLANDIA (LA SECONDA A SINISTRA, IN ALTO, 388.500 KMQ.) E TRARRE QUALCHE DEDUZIONE DI MENSURA. MA DA TALE ESAME SI POSSONO TRARRE ANCHE ALTRI DATI.

complessiva della Terra intera è addirittura sostituita da queste carte particolari, costruite allo scopo di mostrare come sulla Terra varino le condizioni fisiche ed umane.

Utilissime, certamente, per chi voglia avere una immediata visione d'insieme di come tali condizioni, fisiche ed umane, vadano modificandosi sull' intero nostro pianeta. Ma insufficienti, quando di queste variazioni si voglia avere qualche nozione più precisa, di maggior dettaglio, e non considerarle soltanto nelle loro linee generali.

È infatti, questa, una curiosità geografica che si può dire moderna e che trova corrispondenza in due fatti d'ordine più generale: uno è il trasformarsi della Geografia esploratrice d'altri tempi, tradizionale ed eroica — che cercava di scoprire ed esplorare terre prima sconosciute e darcene il disegno — nella Geografia scientifica, che delle terre già scoperte cerca di indagare gli intimi caratteri delle condizioni fisiche, biologiche ed umane; l' altro è lo stato di anormalità che con la grande guerra mondiale è sopraggiunto a turbare quell'equilibrio economico e commerciale che era venuto stabilendosi nel mondo: sì che, adesso, non è più una curiosità astratta, una sete di sapere, ma anche una necessità di vita — per gli individui, per le Nazioni e per gli Stati, — conoscere più

INFATTI I GROSSI PUNTI VISIBILI IN CIASCUNO DEI CARTOGRAMMI POSTI IN QUESTE DUE PAGINE CHE SI FRONTEGGIANO, RAPPRESENTANO CIASCUNO UN MILIONE DI ABITANTI IN DISTRIBUZIONE RELATIVA.

UN GRAFICO DEL « SUOMEN KARTASTO » ESPRIMENTE IMPORTAZIONE (SETTORI CHIARI) ED ESPORTAZIONE (SETTORI SCURI) IN RELAZIONE AI CENTRI DOGANALI DELLA FINLANDIA.

precisamente le varie condizioni, naturali e umane, delle diverse parti della Terra, per cercare, basandosi su queste conoscenze, di ristabilire almeno un equilibrio nuovo.

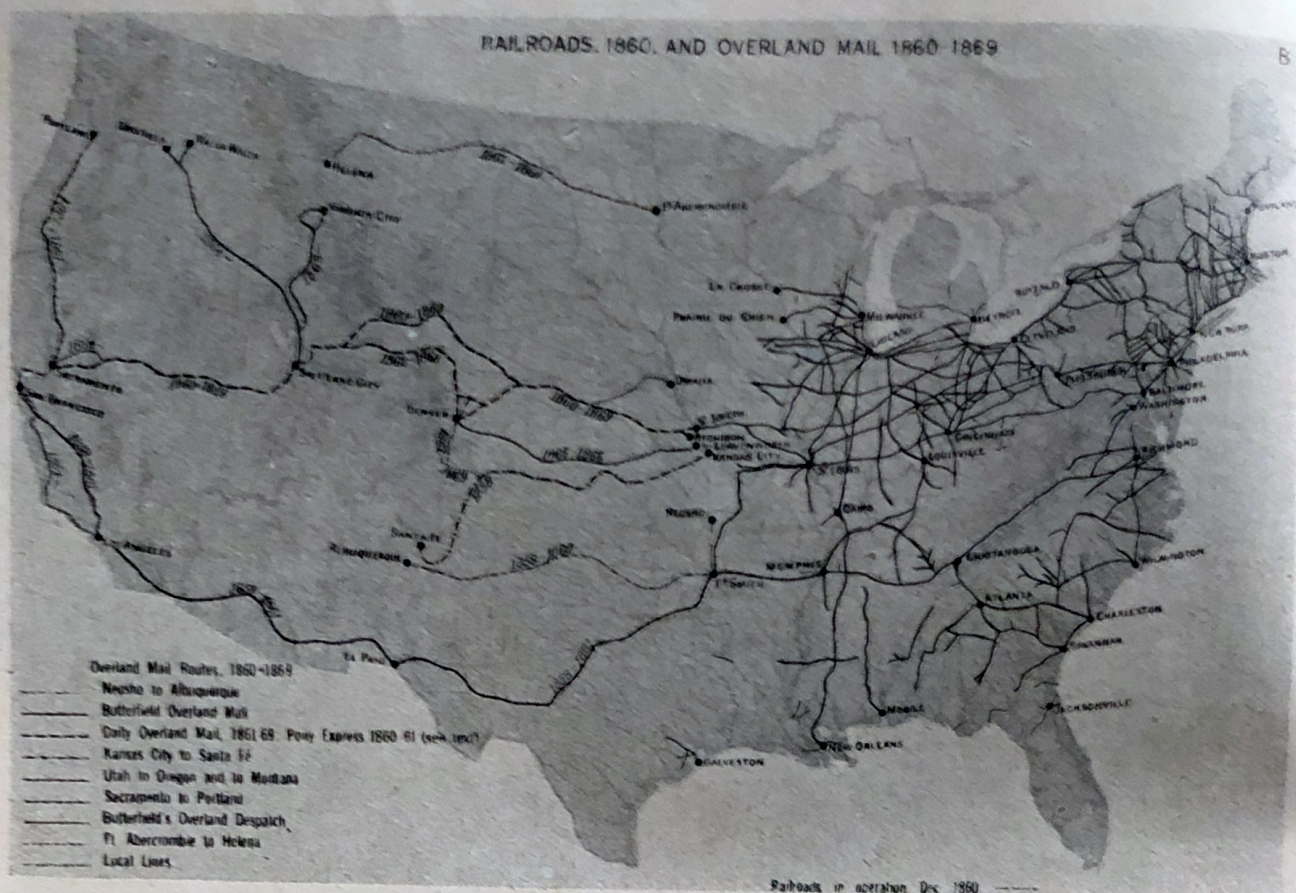
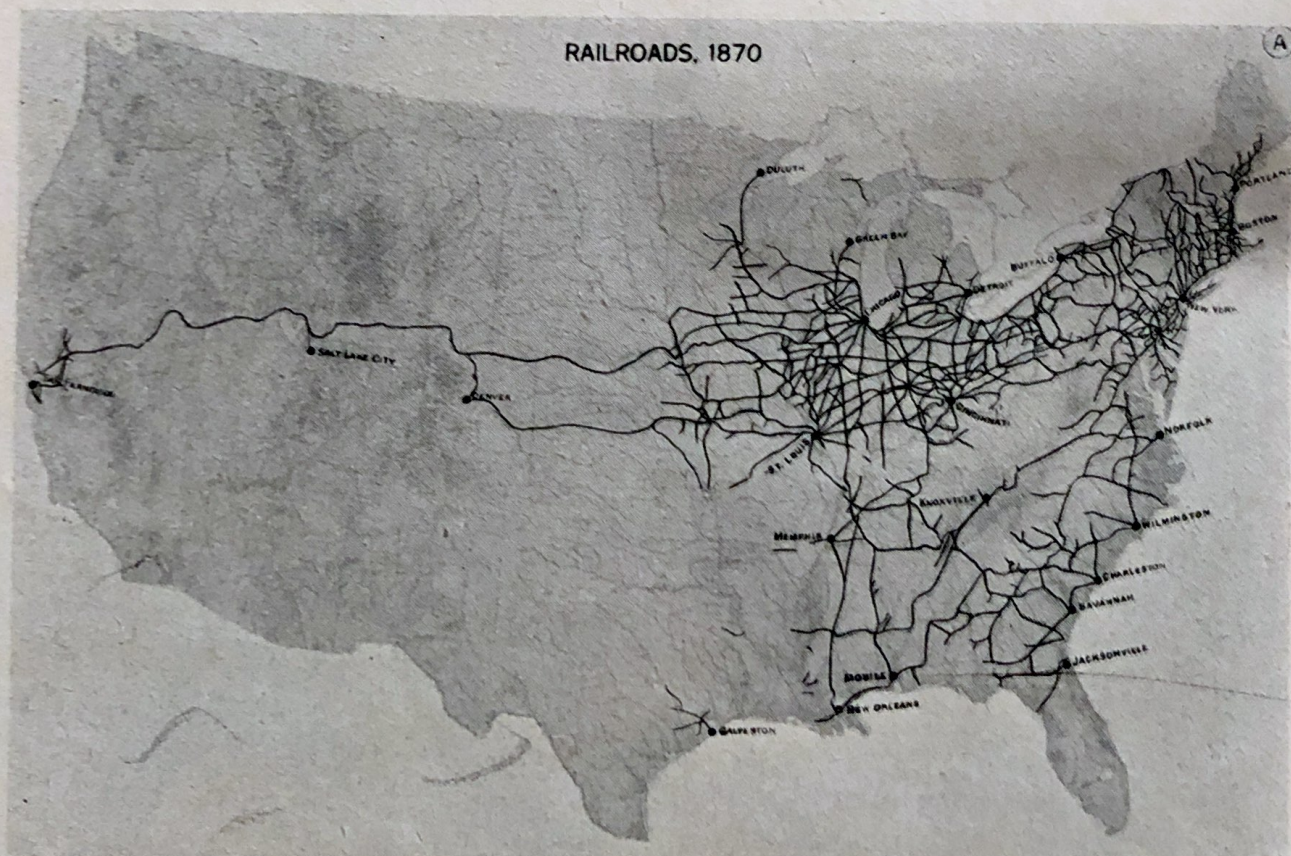
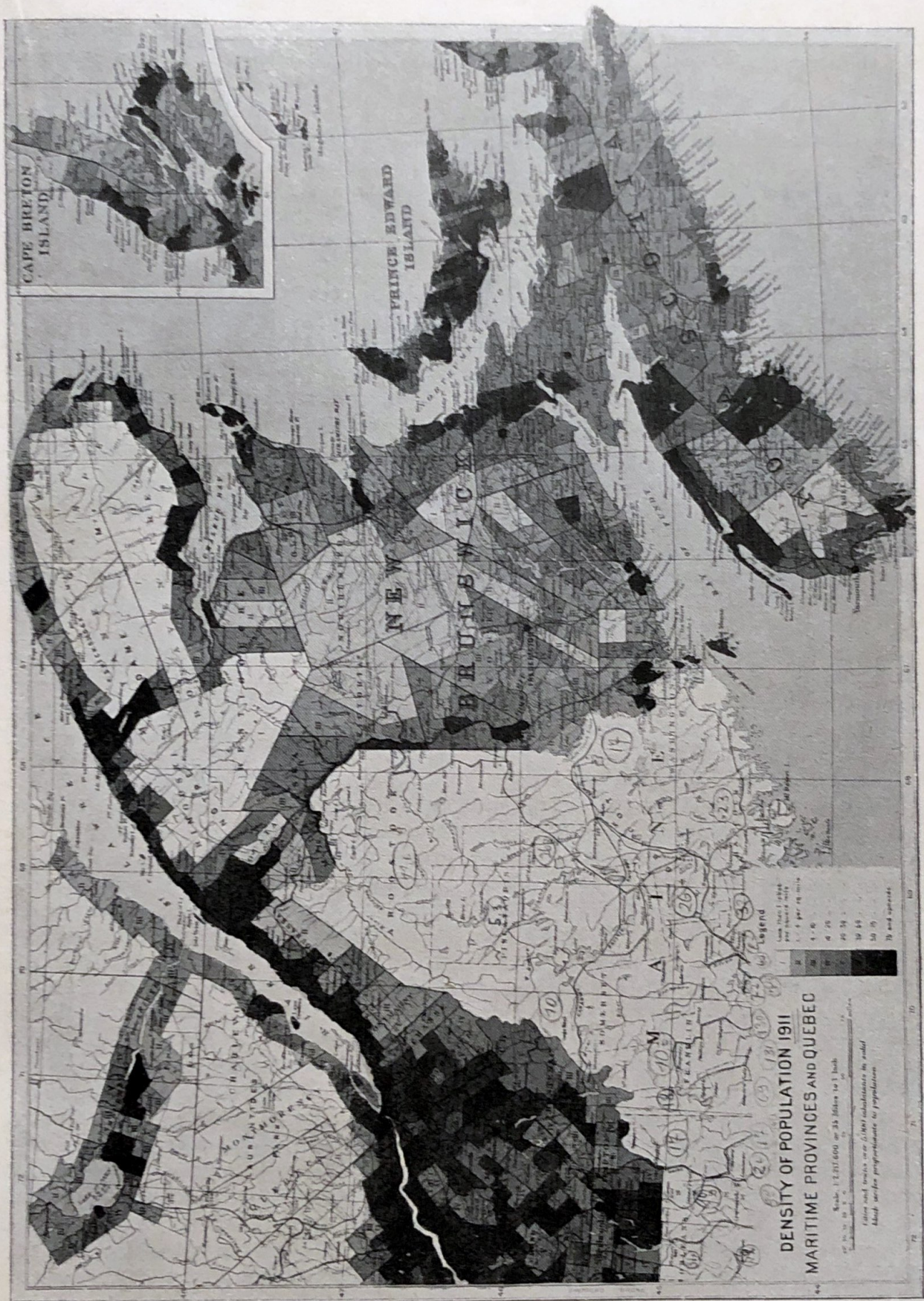
Necessità, dunque, di avere conoscenze immediate delle diverse regioni della Terra: ma, innanzi che di altro, del nostro stesso Paese, per figgerci bene in mente quali sono, permesse dalla natura, le possibilità attuali e quelle future dell'Italia, e quali anche le sue manchevolezze, quali le sue disponibilità e quali i suoi bisogni.

Occorrono evidentemente — per tutto ciò — osservazioni e studî. E si può dire che questi — per la complessa organizzazione dello Stato e per l'alta tradizione culturale — sieno anche abbondanti. Ma essi costituiscono gli elementi di base, ai quali si può ricorrere direttamente solo se le curiosità e le necessità di sapere si specializzano in una particolare direzione od in un campo speciale: non però, se si vuol soddisfare una curiosità più generica, che dovrebbe essere comune a tutti, come fondamento delle curiosità più particolari. Occorre, dunque, un'opera che riassuma e sintetizzi elementi di osservazione, dati di fatto, condizioni, nella loro essenza ed anche nella loro mutabilità nello spazio, e magari nel tempo, per darcene un quadro di immediata, facile, evidente comprensione. Questo scopo non può essere raggiunto che da Carte, anche se è desiderabile una loro illustrazione scritta o — con felice parola trovata dal Touring — un loro « commento ».

Sarebbe esagerato, anche inesatto, dire che non esista già qualcosa, in fatto di rappresentazioni cartografiche, delle condizioni naturali ed umane dell'Italia. Senza voler ricordare quelle che accompagnano e illustrano monografie speciali, sopra i più varî argomenti, ve ne sono anche di quelle che — più o meno numerose ed organicamente riunite — vogliono essere, in certo modo, fine a se stesse. Non importa citarne, per evitare accuse di dimenticanze. Ma, comunque, o sono carte — meglio sarebbe dire cartogrammi — a scala relativamente troppo grande, e non facilmente accessibili al pubblico comune, quindi non adatte nè a dare, per la intera Italia, una visione immediata e complessiva del fenomeno rappresentato, nè ad essere o divenire abbastanza diffuse, perchè veramente giovino alla cultura geografica generale. O sono carte, invece, a scala troppo piccola perchè la distribuzione e la variabilità del fenomeno rappresentato appaia con quel dettaglio che meglio sarebbe adatto per soddisfare la curiosità, oltre quelle conoscenze generiche che il pubblico mediamente colto possiede già. Nell'un caso e nell'altro sono poi — solitamente — carte illustranti un solo gruppo di fenomeni, umani (e non tutti quanti), e non poi quelli fisici e naturali, sì che non dànno un quadro di quel che l'Italia è, quale la natura e gli uomini l'hanno fatta, mirabile d'ogni bellezza e per ogni attività.

Questo quadro complessivo e completo — con carte a scala non troppo grande, ma tale da permettere quel dettaglio che è concesso dagli elementi a nostra disposizione — darà l'*Atlante fisico-economico d'Italia*, che oggi il Touring annuncia ai suoi fedeli.

E a questo punto sia permesso a chi scrive di parlare in prima persona: perchè quest'opera — che adesso, finalmente, è in via di pratica attuazione e che ho la responsabilità e l'onore di dirigere — intravidi, la pri-

KANGASALA, UNA REGIONE TIPICA LACUSTRE DI FINLANDIA CON « OSAR », SOTTILE CORDONE MORENICO GLACIALE UTILIZZATO PER LE VIE DI COMUNICAZIONE TERRESTRE (DAL « SUOMEN KARTASTO »).

LA RETE DELLE COMUNICAZIONI NEGLI STATI UNITI D'AMERICA DAL 1860 AL 1869. LE LINEE A TRATTO UNITO RAPPRESENTANO I SERVIZÎ FERROVIARI; QUELLE TRATTEGGIATE I SERVIZÎ POSTALI A CAVALLI.

UN ANNO PIÙ TARDI: LA GRANDE LINEA TRANSCONTINENTALE FERROVIARIA È INAUGURATA E L'ALTRA RETE FERROVIARIA È TUTTA INFITTITA (DAL « HISTORICAL ATLAS OF THE U. S. OF AMERICA »).

DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE DELLE PROVINCIE MARITTIME CANADESI E DI QUEBEC NEL 1911, ESPRESSA IN UNA TAVOLA A COLORI DELL'« ATLAS OF CANADA », PUBBLICATO DAL DIPARTIMENTO DEGL'INTERNI NEL 1916.

ma volta, giusto trent'anni fa. Ero, allora, assai giovane di anni e sopra tutto di esperienza: ma, trovandomi a Vienna per ragioni di studio, mentre lavoravo assiduamente e

nei momenti di riposo progettavo lavori nuovi pel futuro, fui attratto dall' idea di un Atlante d'Italia, come quello che oggi, per incarico del Touring, un manipolo di giovani geografi italiani sta preparando. Esisteva, allora, — se non sbaglio — un solo esempio di opere del genere: l'« Atlante di Finlandia », uscito già cinque anni innanzi; ma non posso garantire ch'io ne avessi, allora, conoscenza. Ma, pur accarezzando l'idea, temei fosse prematura: temei, cioè, mancassero gli elementi per metterla con una certa facilità in esecuzione. Ciò che pertanto non mi indusse ad abbandonarla: anzi, avendola sempre fissa in mente, ideai di iniziare la pubblicazione di una serie di « Memorie Geografiche », nelle quali si potessero venir raccogliendo materiali utili, di poi, per la preparazione del vagheggiato Atlante.

Le « Memorie Geografiche » nacquero, infatti, e vissero onoratamente per quattordici anni, finchè non divennero un peso troppo grave. Ma adesso che il piccolo intimo segreto è rivelato, chiunque può constatare come esse, prevalentemente, pubblicassero lavori e studî fatti in serie, che andavano cioè estendendosi, con unità di metodo, a tutta quanta l'Italia. Ricordo, come esempî in campi assai diversi, gli studî sulle piogge e quelli sulla distribuzione della popolazione.

Materiali venivano, sì, raccogliendosi, ma lentamente; e non sembrava vicino il momento nel quale l'Atlante avrebbe potuto essere attuato, anche perchè erano evidenti difficoltà d'ordine pratico, vale a dire finanziario: l'Atlante, infatti, era una grossa impresa sotto molti punti di vista.

L'amico Olinto Marinelli — del quale la memoria deve esser viva anche presso i soci del Touring per la sapiente e attiva collaborazione ch'egli dette a tante sue forme di attività, prima l' « Atlante Internazionale » — si era tanto convinto della utilità e opportunità dell'opera che avevo immaginata e continuavo a coltivare in progetto, che pensò se ne dovesse agitare pubblicamente l'idea.

Eravamo, in questo, di vedute divergenti. Marinelli riteneva che il molto parlare e discutere di un progetto ne faciliti l'attuazione, cioè spiani la via alle difficoltà d'ordine materiale. Io ritenevo invece — come ho ritenuto sempre — non doversi parlare apertamente di progetti, anche bellissimi, se non si abbia preventivamente la certezza della possibilità materiale di una loro attuazione.

I fatti mi dettero poi ragione: nel Congresso Geografico di Firenze, del 1921, vi furono — però con la mia astensione — molte relazioni dedicate allo studio del programma di un'« Atlante fisico-economico dell'Italia ». Ma il disegno non fece, per questo, nessun passo avanti. Rimase allo stadio di desiderio: che però, da desiderio di un solo e poi di pochi, era divenuto desiderio — si può dire — di tutti quanti i geografi italiani.

La storia retrospettiva della gestazione ora si accelera. Fu la pubblicazione dell'« Atlante Internazionale » del Touring — presentato al Congresso Geografico di Milano, del 1927 — che mi fece persuaso essere il T. C. I. l'istituzione più adatta ad assumere la impresa ch'io vagheggiavo da tanto tempo. E corsi subito all'assalto: ma la grossa impresa solo allora compiuta e le molte altre iniziative che già assorbivano ogni attività ed anche ogni possibilità, consigliavano, per allora, prudenza.

La persuasione, però, rimaneva sempre la stessa. Crebbe, anzi, dopo che un tentativo del Comitato Nazionale per la Geografia apparve troppo ardito in confronto dei mezzi a disposizione, e dovette essere abbandonato immediatamente. Ma finalmente, oggi, il Touring si è lanciato nell'impresa: ciò che vuol dire verso una vittoria nuova. Non lo sorregge soltanto la convinzione dei suoi stessi dirigenti, nè l'immutato, anzi accresciuto desiderio dei geografi italiani, nè soltanto il senso della necessità, anche nazionale, dell'opera che si va ormai preparando: lo sorregge anche l'alto incitamento del Duce, che al Touring ha voluto fosse affidata la esecuzione.

Trent'anni fa saremmo stati quasi all'avanguardia nel mondo. Oggi, decisamente, non lo siamo più: almeno come idea. Trent'anni fa vi era, probabilmente, solo l'«Atlante di Finlandia », al quale ho già accennato. Oggi molti altri ne sono stati pubblicati: ben pochi di anteguerra, assai più nel dopoguerra. I più, infatti, hanno avuto un movente politico; e quindi ne troviamo per la Polonia, per la Cecoslovacchia, per gli Stati Baltici, per l'Ungheria, per la Saar. La Finlandia ha una buona nuova edizione del suo, ne hanno la Norvegia, l'Egitto, l'Algeria e la Tunisia, la Siria e il Libano, il Canadà; un po' specializzati, cioè economici, la Germania e la Roma-

IL DELTA CENTRALE DEL FIUME NIGER COL PIANO GENERALE DELLE IRRIGAZIONI (DALL'«ATLAS DES COLONIES FRANÇAISES»).

nia; ne prepara uno, completo, la Francia.

Il fatto che già ne esistano, ormai, così numerosi per altri Stati e Paesi, mostra tanto più urgente la necessità che anche l'Italia possegga il suo. Nè bisogna credere, d'altronde, che tutti sieno perfetti, così nella concezione come nella esecuzione. Taluni risentono troppo delle difficoltà d'ordine finanziario: sono, editorialmente, povera cosa. Altri hanno adottato scale troppo ridotte, che hanno permesso una rappresentazione dei diversi fenomeni soltanto nelle loro linee generali. Taluni hanno dato sviluppo difforme alle varie loro parti, sì che il quadro d'insieme ne risulta incompleto ed inadeguato. Noi — anche forti della esperienza altrui — cercheremo di fare di più e di meglio, per riprendere così quel posto di avanguardia che ci è mancato trent'anni fa.

Pare superfluo dire, per adesso, di più. Anche il Touring, del resto, usa parlare a cose fatte: e sa farle bene. Farà bene anche questa: non è da dubitarne. E fra quattro anni — non più, certo anzi meno — esso darà all'Italia quel grande *Atlante* nazionale che finora le è mancato.

Lo sforzo è grande: assai più grande di quanto chi non ha familiare questo genere di lavori, potrebbe immaginare. Si pensi, dunque: un Atlante del formato e presso a

DENSITÀ DI POPOLAZIONE DEL DELTA DEL NILO (DA UNA TAVOLA A COLORI DELL'« ATLAS OF EGYPT »).

poco della stessa estensione dell'« Atlante Internazionale ». Un primo gruppo di carte rappresenterà le condizioni naturali: geologiche, idrografiche, climatiche, di rivestimento vegetale, di popolamento animale. È quello che si chiama l'ambiente naturale: in questo si inserisce e si manifesta la vita degli uomini e la loro varia attività. Un secondo gruppo di carte rappresenterà i varî fatti demografici: dalla densità di popolazione, dal suo aumento nel tempo e dai suoi spostamenti, sino a tutti i fenomeni di carattere sociale. Un terzo gruppo di carte rappresenterà le varie forme di attività economiche — agricole, industriali, commerciali — e, finchè possibile, alcune principali manifestazioni anche della vita culturale. Ne uscirà un quadro completo dell'Italia, d' immediata comprensione.

Lo sforzo, sì, è certamente grande. Chi vedrà, a suo tempo, una qualsiasi delle carte dell'Atlante e si compiacerà anche — speriamo — del suo lato estetico per la nitidezza del disegno e la fusione e intonazione dei colori, dovrà però pensare alla fatica, paziente e intelligente, ch'essa sarà costata al rispettivo autore. Tutto sarà fatto, elaborato, criticato ex-novo. Si pensi che i Comuni d'Italia sono più che 7000, e che tutte le carte demografiche e quasi tutte quelle economiche si baseranno sopra gli elementi statistici che si hanno per Comuni. Si pensi che la sola carta delle piogge obbligherà a qualcosa come 600.000 operazioni.

Ma questi sono dettagli che ripeteremo più ampiamente fra brevi anni, quando il Touring presenterà ai suoi Soci l'Atlante fisico-economico d'Italia: li ripeteremo più ampiamente, perchè i Soci possano apprezzarlo meglio.

Di qui ad allora, non una parola di più: urge, invece, di lavorare.

Lavoreremo, tutti quanti, di buona lena.

GIOTTO DAINELLI

Casa Bagatti Valsecchi in Milano

Il 23 aprile 1934 moriva, in Milano, il barone Giuseppe Bagatti Valsecchi di Belvignate che, col fratello Fausto, aveva creato quel gioiello di ricostruzione artistica di cui Silvio Vigezzi parla brevemente in questo articolo. - Il Touring ricorda però il barone Bagatti Valsecchi anche per un altro titolo di benemerenza: egli era stato con F. Johnson e con L. V. Bertarelli, uno dei pionieri del ciclismo, sul quale seppe attirare le simpatie della gioventù milanese.

Oggi non ci è più consentito di ammirare un palazzo del Rinascimento che conservi allo stato integro l'ordine antico e l'antica disposizione degli oggetti: il tempo e il mutarsi del gusto hanno inesorabilmente distrutto l'unità e l'accordo tra le decorazioni, le opere d'arte, i mobili, le masserizie della casa antica. E isolati, o accumulati, questi oggetti non ritrovano nei nostri musei nè lo spazio necessario, nè l'ambiente adatto, nè il reciproco accordo che li restituisca nel loro originario valore come parti di un tutto secondo una legge di fine armonia.

Fausto e Giuseppe Bagatti Valsecchi nella loro casa di via Santo Spirito si sono proposto questo scopo e lo hanno saputo raggiungere con fraterna concordia. Nel volgere di circa un decennio, tra il 1872 e il 1882, con fine discernimento hanno adunato una quantità di opere di arte, di cose rare, di masserizie di ogni genere, non esclusi i più modesti oggetti d'uso domestico; e nello stesso tempo che adattavano le sale, vi riponevano oggetto per oggetto, badando che esso riprendesse il suo valore.

E così appunto, senza la regolarità delle collezioni di un museo e senza il disordine della bottega di un antiquario, i due Gentiluomini seppero far diventare una bella realtà quello che era il loro sogno d'arte: ricostituire, sia nel complesso sia nei particolari, una abitazione patrizia italiana quale poteva vedersi nella seconda metà del Cinquecento; e non solo ricostituirla, ma viverci. « Hic Lares, hic quies, hic veterum memoriae »: qui i Penati, qui la quiete, qui le memorie degli avi. Queste parole essi hanno fatto incidere su di un muro del primo cortile; e su quello di fronte ne hanno voluto completare il significato dichiarando — col verso oraziano — che questa dimora diventava per essi il luogo preferito:

iste terrarum nobis praeter omnes angulus ridet.

(*fot. G. Bassani, Milano*)
RILIEVO DI BRONZO A SMALTI - ARTE LIMOSINA SEC. XIII.

Nell'architettura del palazzo si sono ispirati agli edifici che avevano abbellito Milano verso la fine del Cinquecento, quando operavano il Tibaldi, il Seregni e il Meda. Più tardi, nella casa che hanno fatto sorgere di fronte a questa, hanno seguito i modelli che loro offriva l'architettura lombarda della seconda metà del Quattrocento. Con questo edificio a più semplici linee e di più quieto ritmo hanno raggiunto anche un altro intento: quello di creare, proprio nel cuore della vecchia città operosa e tumultuosa, un tranquillo recinto entro il quale evocare e interpretare e far ri-

(fot. G. Bassani, Milano)

ARTE FRANCESE (SEC. XII-XIV): DITTICO DI AVORIO.

L'officina degli Embriachi è rappresentata da un trittico di avorio con le *scene della vita e della passione di Cristo*. Nello scomparto di sinistra, in alto, la scena del« l' Annunziazione », nello scomparto di destra la « Nascita di Gesù »; in basso, a sinistra « Gesù che prega nell'orto degli ulivi » e a destra « Gesù arrestato»; nello scomparto centrale la scena della « Crocifissione » (figura a pagina 96). Le numerose figure, nettamente in risalto

vivere l'arte del passato, dando un saggio di ambienti antichi che può dirsi il più riuscito in Italia.

***

In omaggio al criterio di ricostituire nelle sue caratteristiche una casa antica per viverci dentro, i due fratelli non riprodussero alcun specifico esemplare antico di palazzo o di ambiente (tranne la sala detta della « stufa valtellinese », una di quelle camere che si usavano in Valtellina alla fine del Cinquecento); ma curarono la decorazione e l'arredamento con « pezzi » autentici creati da tutte le arti e tutte le industrie: dalla pittura alla scultura, dai vetri agli intagli e alle tarsie, dalle armi alle maioliche. Gli oggetti appartengono per lo più al Cinquecento, un poco precedendolo e più raramente sorpassandolo; e, tranne poche eccezioni, sono di arte italiana e prevalentemente lombarda.

Qualche lavoro in avorio ci porta indietro fino al Trecento e anche al Duecento. Vi si vedono un cofanetto di arte tedesca del secolo XII, sul cui coperchio sono ricavate dieci figurine affacciate al parapetto di mura merlate; un dittico del sec. XIV, di arte francese (v. l'ill. qui sopra) nelle cui facce interne si ammirano un'*Adorazione dei Magi* e una *Crocifissione;* una *Madonnina,* pure del secolo XIV, di arte pisana. E di quel tempo è un rilievo di bronzo a smalti, con la *Crocifissione* (fig. a pag. precedente).

sebbene spesso assiepate, tutte assai allungate, sono trattate con fare sommario e vigoroso, così che si è indotti a vedervi soprattutto caratteri propri all'arte dell'Italia settentrionale e specialmente lombarda; anzi, si può esser sorpresi nel constatare una possibilità di avvicinamento fra queste scene e quelle del polittico marmoreo dell'altar maggiore di Sant'Eustorgio in Milano; si è, del resto, nel medesimo tempo, cioè alla fine del Trecento, e si è davanti a due esempi egualmente efficaci del naturalismo lombardo che allora trovava il suo maggiore esponente in Giov. de' Grassi.

La più importante fra le poche opere con le quali è rappresentato il Trecento, deve ritenersi un rilievo marmoreo di un Maestro campionese, certamente della scuola di Bonino. Si tratta di uno dei tre *riquadri* che ornavano la fronte di un sarcofago: il defunto, cui l'area sepolcrale è dedicata, è raffigurato in ginocchio davanti alla Vergine col Bambino al quale è presentato da San Giovanni Battista (fig. a pag. 94): rappresentazione comunissima nel repertorio della scultura trecentesca. Tranne il Battista, le altre figure hanno nei volti una cert'aria sorridente e ingenua che dà grazia alle loro fattezze un po' grossolane; e questo sorriso è un dono che il pisano Balduccio ha lasciato in eredità ai Campionesi perchè ingentilissero la loro arte forte ma rude.

Questo rilievo vuole avere un richiamo con un altro di terracotta proveniente dalla via

dei Ratti in Milano, collocato come il primo all'aperta luce dei cortili, infisso nel muro. Si vede la *Madonna in trono*, coperta di tunica e manto e con la corona in capo, mentre tiene seduto in grembo il Bambino: il tutto è composto entro una nicchia, sormontata da un pinnacolo ornatissimo che si stacca da un fondo a losanghe di stucco dorato (v. illustr. qui a fianco). Si è davanti a un bell'esempio di scultura lombarda della prima metà del sec. XV, quando l'efficace naturalismo regionale, dopo aver costretto il gotico a palesarsi soltanto nei motivi ornamentali, dava pienezza di forme alla Madonna e sana vivacità al pargoletto Gesù, preferendo desumere i tipi dall'ambiente popolare, a costo di essere rozzo ed ingenuo, riuscendo però sempre spontaneo ed espressivo. Chi, fermandosi alla stessa raccolta Bagatti Valsecchi, mette a confronto questo gruppo con quello di scuola pisana rappresentante pure la *Madonna col Bambino*, avverte quanta distanza corra tra la concezione lombarda e quella toscana: in questa infatti egli nota eleganza di posa e di ritmo e grazia di forme e di espressione.

Anche quando, nel secolo XV, la scultura lombarda avrà rese più snelle e aggraziate le forme, come nel rilievo di scuola amadeesca con la *Flagellazione di Cristo*, tuttavia essa continuerà a dar prova di questa rude forza nativa in non poche opere, come nelle statue di *Davide* e di *Giuditta* attribuite ai Rodari e qui bene riprodotte nelle tavole annesse.

(fot. G. Bassani, Milano)
ALTORILIEVO DI TERRACOTTA (ARTE LOMBARDA DEL XV SEC.).

Le due statue, certamente uscite da una stessa mano, sono per tipo e per stile affini in tutto a quella di cui è ricco il repertorio della così detta corrente amadeesca dell'ultimo trentennio del Quattrocento lombardo. Il naturalismo, sano ma ingenuo, della prima metà del secolo, come si vede nel gruppo di terracotta della Madonna col Bambino, si è andato trasformando in un verismo educato allo studio dell'anatomia e influenzato da una classica erudizione: così appunto si spiega come le due energiche figure, che pur mostrano spiccati caratteri regionali, reggano ciascuna con la mano una testa che stilisticamente ha diretto contatto con i modelli classici.

Che poi l'arte lombarda sia — alla fine del Quattrocento — preparata ad accogliere anche finezze ed eleganze proprie alla scuola toscana, è una constatazione che non ha bisogno di essere provata, bastando far i nomi di Bramante e di Leonardo e ricordare quale centro di cultura fosse la Corte di Ludovico il Moro: di ciò dà conferma nella raccolta Bagatti Valsecchi la targa marmorea con l'«Arcangelo Michele che colpisce il drago».

RIQUADRO DI UN SARCOFAGO - SCUOLA DI BONINO DA CAMPIONE.

quella nel marmo, fin nei più intimi recessi delle dimore private e ci svela costumi, abitudini, eleganze e frivolezze; scrive pagine attraentissime, inaspettate; popola di realtà seducenti e di sogni bizzarri ogni oggetto che trova: porte, soffitti, armadi, cornici, cofani, cassoni, letti, seggioloni, candelabri, tavole, strumenti musicali. È sempre accettata, è sempre favorita perchè s'inchina e ubbidisce a tutti i gusti, a tutti i capricci e si accontenta di essere poverissima e poco costosa; ma sa sfoggiare vesti preziose e anche disporsi in una nudità formosa e bella. Ha molti pregi degni della grande scultura pur adoperando una materia più comune e vile del marmo. Sa, d'altra parte, raggiungere le finezze e le piccole dimensioni concesse alla scultura in avorio. Spesso chiede un aiuto prezioso ai colori e all'oro.

La rude forza lombarda continua però a manifestarsi, specialmente nei lavori d'intaglio nel legno, dei quali la raccolta Bagatti Valsecchi offre alcuni pregevoli esempi.

A proposito di lavori d'intaglio, convien subito notare una rara prova di virtuosismo sulle spalliere di un *letto valtellinese del Cinquecento* (illustr. qui di fronte) con due grandi scene popolatissime e con quarantaquattro piccoli riquadri dove, con senso prospettico e non senza valentia, il paziente intagliatore ha svolto le storie dell'antico e del nuovo Testamento, con centinaia di figure, ricercando nell'arte dell'intaglio sul legno la preziosità (se è lecito il confronto) dei lavori marmorei del Bambaia. Davvero l'uno e l'altro si rivelano soprattutto intenti a lavorare per la gioia dell'occhio: soltanto questo desiderio, noto o inconscio, potè indurli a tanta pazienza di intaglio e di traforo in un tempo in cui imperava la volontà di una magnificente pompa: e così l'uno e l'altro hanno continuato la tradizione dei Maestri campionesi che furono, prima d'ogni altra cosa, valentissimi artefici.

La scultura in legno ci porta, meglio che

Passando dall'una all'altra sala della casa Bagatti Valsecchi l'occhio è appunto continuamente sedotto dalle preziosità e dai capricci dei lavori d'intaglio.

Da alcune pregevoli anconette con le scene del Presepio, da un significativo tabernacoletto con la *Pietà* si passa a cornici di squisite eleganze del Rinascimento, a panche, sedie, sgabelli, tavolini, leggii, credenze, cassettoni, cassapanche, cofanetti, bauli, armadi, stipi, forzieri, scatole, astucci; a culle; a torcieri di legno intagliati e dipinti; si arriva a piccole croci di bosso dove sono intagliate architetture gotiche tra le quali si dispongono numerose figurine componenti molteplici scene sacre; a tutto ciò si aggiungono un liuto e un prezioso clavicembalo con l'iscrizione: «opus Annibalis mediolanensis MDLXXI». Vi sono giocattoli vari. Vi si vedono una pialla, uno strettoino inciso e un arcolaio.

UN SUPERBO LETTO VALTELLINESE SCOLPITO, DEL SECOLO XVI. - SULLA SPALLIERA SI SCORGE IL PREZIOSO POLITTICO DEL GIAMPIETRINO, QUI RIPRODOTTO FUORI TESTO.

(*fot. G. Bassani, Milano*)
OFFICINA DEGLI EMBRIACHI (FINE DEL SEC. XV) - TRITTICO DI AVORIO.

Nei più intimi recessi delle dimore private si è pur condotti se si passa a osservare i cassoni quattrocenteschi sui quali sono dipinte o scolpite (e qualche volta da mano maestra) le scene più diverse. Riuniti in una stessa sala si vedono tre cassoni, tutti della fine del Quattrocento, che ci rappresentano l'uno le virtù teologali e cardinali, un altro Enea che fugge da Troia con Anchise, Ascanio e Creusa, il terzo (fig. a pag. 98) una scena del Decamerone, vaghissima di colori e festosa, con gruppi di giovani donne e di cavalieri: sono tre esempi, l'uno d'arte lombarda, l'altro d'arte vicentina, il terzo d'arte fiorentina.

⁂

Nel polittico eseguito nel 1493 da Giovanni, Bernardo e Antonio da Desenzano due statue colorate, della *Vergine* e di *San Giovanni Battista,* occupano le nicchie centrali armonizzando con le figure dei santi dipinte su fondo d'oro nei comparti laterali e nella predella: qui pittura e scultura sono intimamente legate in una stessa opera fatta per essere guardata dalla gente del popolo. Così, per appagare appunto il gusto popolare, Ambrogio Bevilacqua (che opera nella seconda metà del Quattrocento) si induce a darci una curiosa *Madonna* (fig. a pag. 101) in cui si vede una strana mescolanza di materie e di tecniche diverse: dipinti i visi e le mani della Vergine e del Bambino; ricamati a fili d'oro i capelli; formate di anellini metallici dorati le vesti su cui son dipinte le pieghe; gemme per le corone, i nimbi, le orlature; un vetro triangolare sul petto della Madonna; di tessuto dorato e di ricami svariati la base e i pilastrini.

A contatto con la grande arte sempre ne vive una più umile, meno pura, più ingenua, qualche volta più sincera.

Antonio Boselli nel grande affresco della *Madonna della Misericordia* (fig. a pag. 97), pure svolgendo un tema desunto dalle costu-

GIOVANNI BELLINI

SANTA GIUSTINA
DE BOROMEIS

(Raccolta Bagatti Valsecchi)

Allegato al fascicolo di Febbraio 1935 XIII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

TOMASO RODARI (?)

DAVIDE

(Raccolta Bagatti Valsecchi)

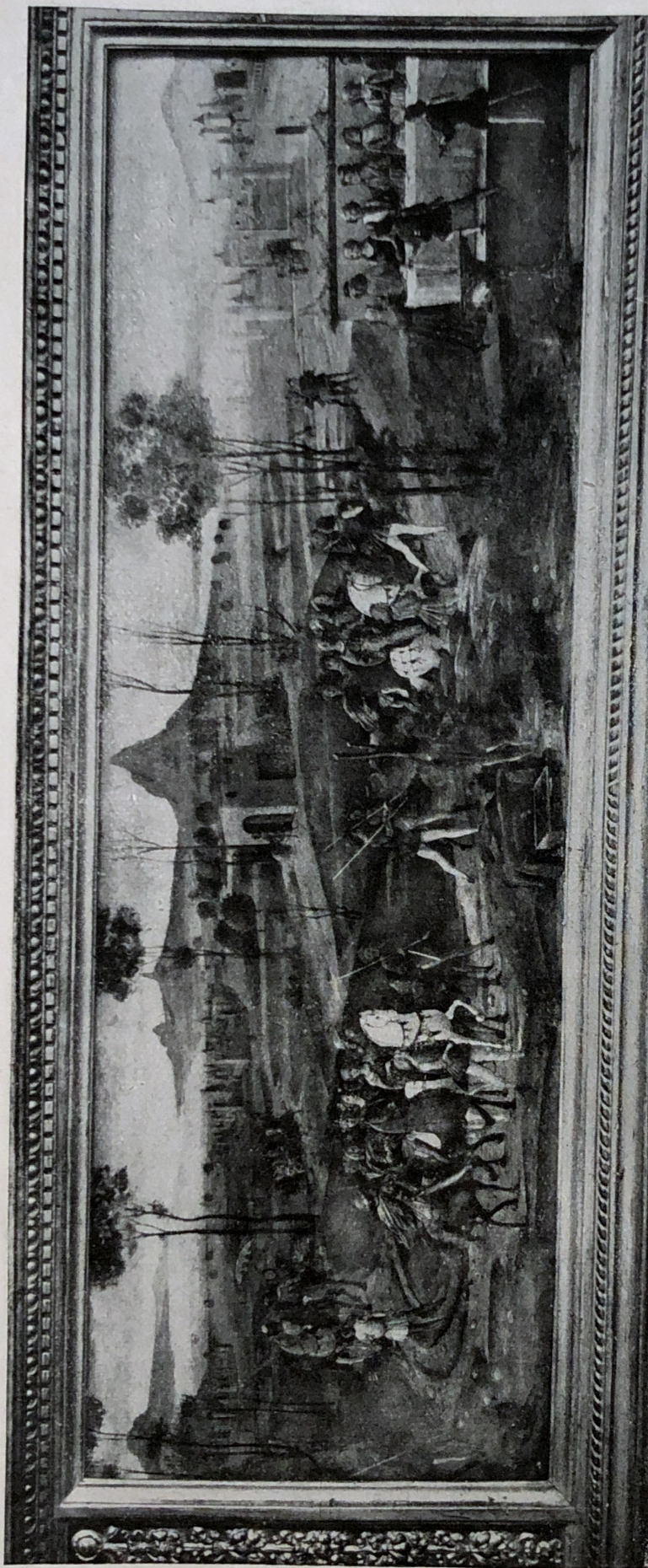
TOMASO RODARI (?)

GIUDITTA

(Raccolta Bagatti Valsecchi)

(Raccolta Bagatti Valsecchi)

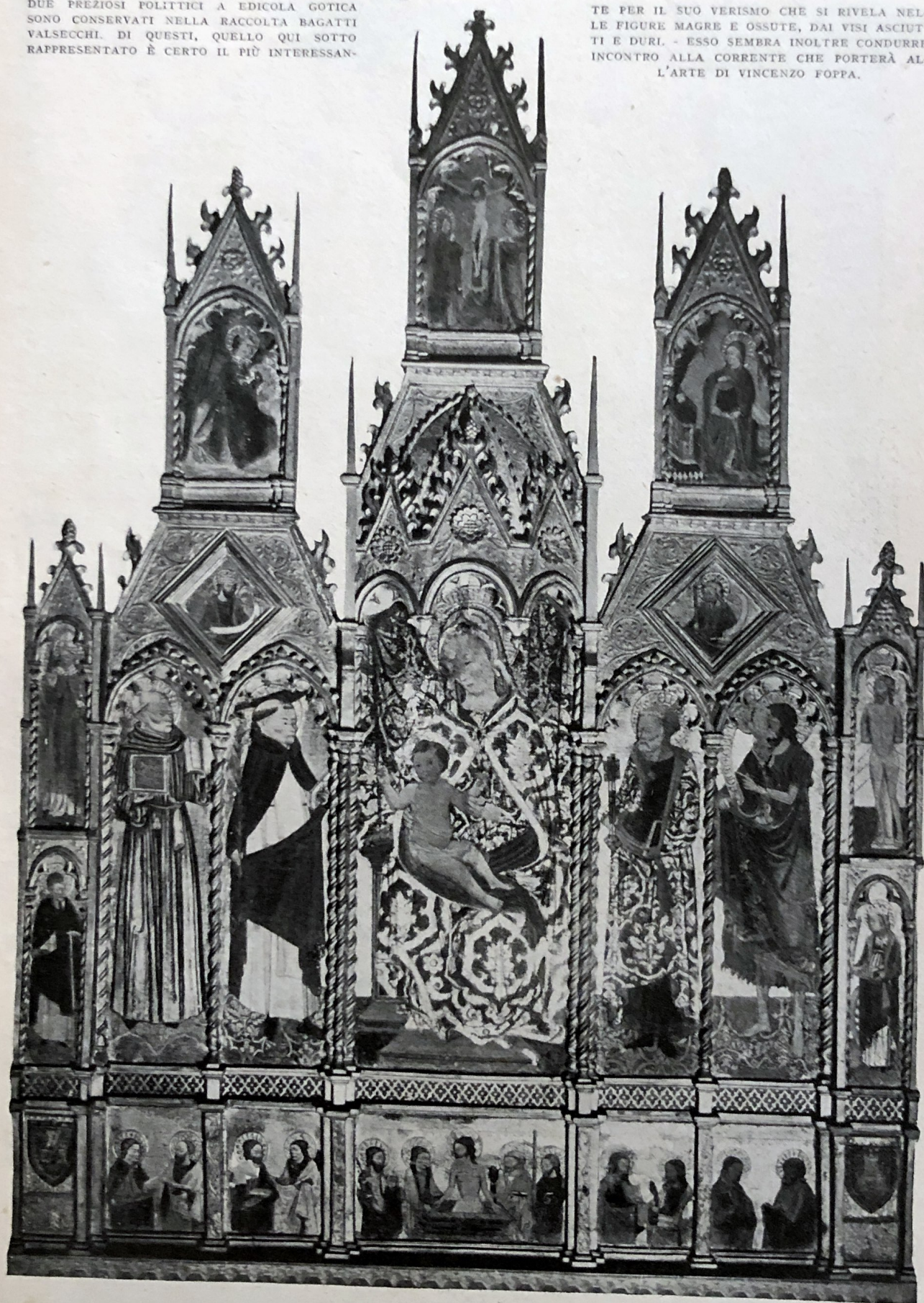
GIAMPIETRINO - POLITTICO: LA VERGINE COL DIVIN FANCIULLO E SANTI

ANTONIO BOSELLI - LA MADONNA DELLA MISERICORDIA (AFFRESCO).

FRONTE DI CASSONE CON PITTURA FIORENTINA DEL SEC. XV RAPPRESENTANTE UNA SCENA DEL « DECAMERONE ». *(fot. G. Bassani, Milano)*

manze popolari, ha saputo elevarsi ad una interpretazione nobile e, quasi si direbbe, poetica. Giovanile e formosa la bella Madonna che abbassa le mani sopra i « compagni della Misericordia » completamente celati sotto la bianca veste mostrando solo le mani congiunte in preghiera e gli occhi rivolti in alto, con la fronte segnata da una rossa croce; sopra la Vergine, dove brillano le stelle d' oro nell'azzurro del cielo, alcuni delicati angioletti volano, pregano, tengono sospesa la corona sul capo della Madonna, reggono i lembi del suo manto allargato a raccogliere i due gruppi dei « compagni della Misericordia », presso i quali alcuni devoti inginocchiati alzano gli occhi supplichevoli. Un santo e una santa assistono, ritti a fianco della Vergine. L'artista si è già educato alle finezze della scuola lombarda della fine del Quattrocento, sebbene abbia ancora rapporti con l'arte del Foppa. Dall'arte veneto-lombarda deriva modi e forme anche Antonio de Scazolis per la sua *Madonna col Bambino,* prosperosa giovane donna lombarda che ha però una certa durezza di lineamenti (fig. a pag. 100).

Grazia e bellezza sono nella bellissima *Santa Giustina de Boromeis,* probabilmente opera giovanile di Giovanni Bellini, ottimamente qui rappresentata nella tavola fuori testo e che pertanto non ci soffermiamo a descrivere.

Un altro veneto, seguace del Mantegna, ha dipinto di profilo, con disegno netto, il ritratto del beato Lorenzo Giustiniani.

DUE PREZIOSI POLITTICI A EDICOLA GOTICA SONO CONSERVATI NELLA RACCOLTA BAGATTI VALSECCHI. DI QUESTI, QUELLO QUI SOTTO RAPPRESENTATO È CERTO IL PIÙ INTERESSANTE PER IL SUO VERISMO CHE SI RIVELA NELLE FIGURE MAGRE E OSSUTE, DAI VISI ASCIUTTI E DURI. - ESSO SEMBRA INOLTRE CONDURRE INCONTRO ALLA CORRENTE CHE PORTERÀ ALL'ARTE DI VINCENZO FOPPA.

POLITTICO - ARTE LOMBARDA, SECONDA METÀ DEL SEC. XV. *(fot. G. Bassani, Milano)*

PAOLO ANTONIO DE SCAZOLIS - MADONNA.

l'uno con le figure su fondo oro (vedi fig. a pag. preced.) l'altro con le figure su fondo scuro; l'uno improntato a un manifesto verismo, con le figure magre, ossute, dai visi asciutti e duri, l'altro con le figure disegnate a contorni meno aspri, con i volti più ammorbiditi e più coloriti, dall'espressione ingenua e un po' incantata. Qui si è in una corrente che ancora si riattacca a Michelino da Besozzo, là sembra quasi di andar incontro alla corrente che ci porterà al Foppa.

Un polittico magnifico del Giampietrino (v. tavole fuori testo) rappresenta il primo Cinquecento lombardo e la corrente leonardesca. La Madonna col Bambino è nella tavola centrale; due Sante e due Santi stanno ritti negli scomparti laterali: soliti tipi, soliti atteggiamenti che contraddistinguono — ripetendosi — questa corrente e questo pittore, il quale nella scena dove sta seduta la Madonna col Bambino ha raggiunto un raffinato equilibrio di parti, per cui l'attrattiva, appunto perchè la composizione non è nuova, sta sopra tutto nella sua euritmia: dall'appena accennato movimento del Bambino al girare del capo della Vergine sul collo piuttosto allungato, dalle pieghe del ricco e pesante drappeggio calato dietro il gruppo ai tre frutti posati a terra, dal richiamarsi dei

Ha punti di riferimento con l'arte veneziana anche il piccolo trittico dipinto da Germano Jeroaiacon e scolaro, artisti greci del sec. XVI.

Due polittici a edicola gotica sono, nella raccolta Bagatti Valsecchi, i migliori esempi della pittura lombarda del Quattrocento; anzi non vanno molto oltre la metà del secolo:

(*fot. G. Bassani, Milano*)

AMBROGIO BEVILACQUA - MADONNA COL BAMBINO.

(fot. G. Bassani, Milano)

VETRI DI MURANO DEI SECOLI XV E XVI.

colori dove prevalgono il rosso e il verde al sapiente posarsi della luce che piove dalla destra dove la scena si apre su di un paesaggio.

Alcuni putti del Lanino riprodotti in una cappa di camino e una scena mitologica (*Venere nella fucina di Vulcano*), opera di Giulio Campi, continuano la documentazione, per così dire, della pittura lombarda del Rinascimento fino alle soglie dell'età barocca. Di Galeazzo Campi si vede una tavola con la *Presentazione del Bambino al tempio*.

La pittura lombarda su vetro è rappresentata da due esempi quattrocenteschi: un *Santo Stefano* e la *Morte di Santa Marta*. Sembra lavoro svizzero la piccola *Crocifissione* cinquecentesca composta con larghezza di concezione e con tale incisiva evidenza di disegno che le masse corporee prendono netta consistenza e rilievo, mentre i volti rivelano grande forza espressiva: stilisticamente si va già nel barocco.

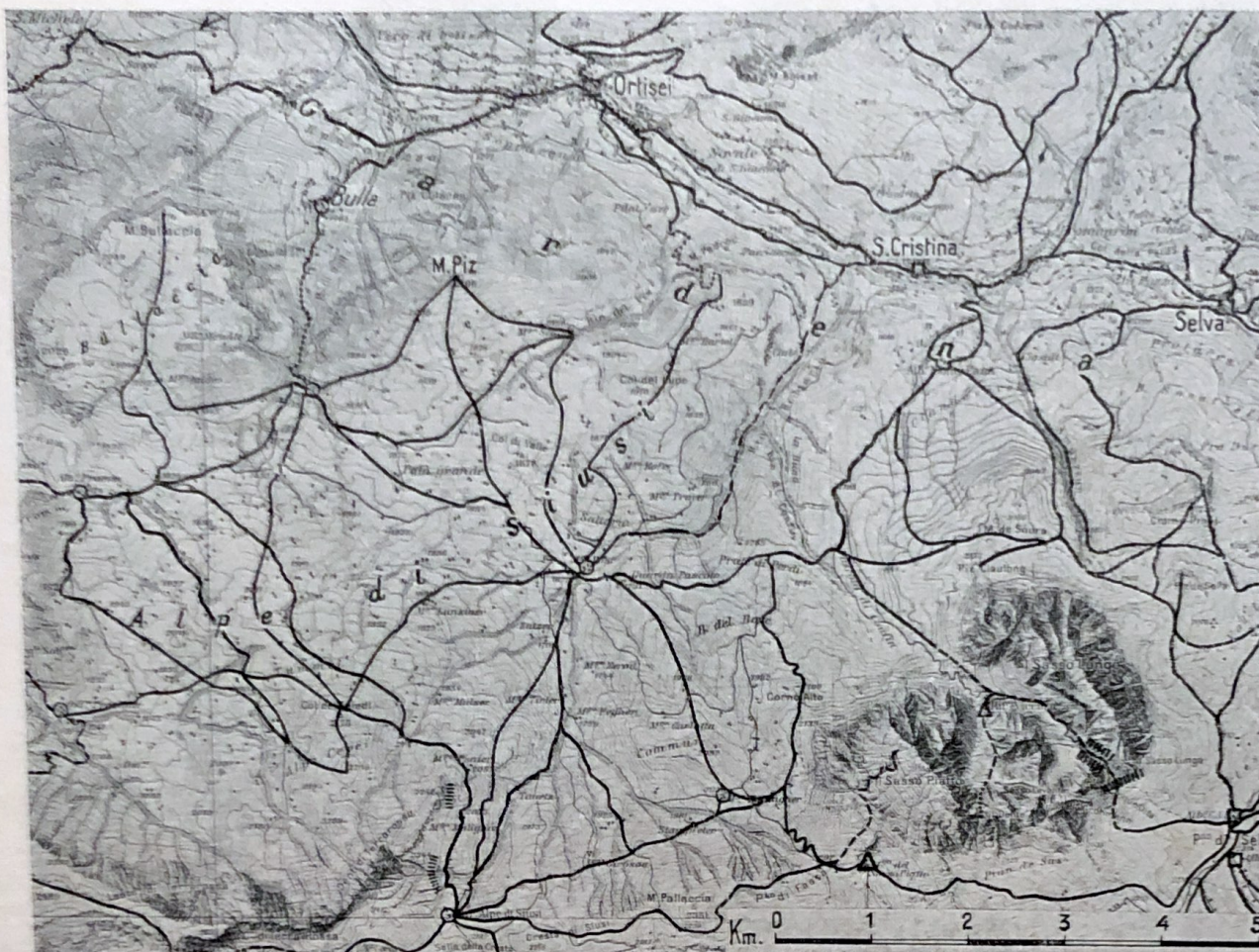
Non si possono infine passare sotto silenzio le tavole con *San Giovanni Battista* e *San Giovanni Evangelista,* che il Toesca assegnava al forlivese Baldassare Carrari (operante alla fine del secolo XV e nel primo ventennio del successivo): par di sentirvi punti di contatto col Francia (1).

(1) Tutta la raccolta è stata illustrata in un artistico volume (con note di Pietro Toesca) che Giuseppe Bagatti Valsecchi ha dedicato alla memoria dell'amato fratello Fausto « fedele compagno di studio e di lavoro ».

Il visitatore vede queste opere di pittura e di scultura collocate o nel posto più nobile di una sala o, più spesso, accanto a un letto, e nota che esse sono andate a mettersi lì perchè quello, e non altro, era il loro posto, non importa se vicino vi stiano altri oggetti di ben diverso valore e stile. Così, salendo la scala che dal piano terreno di via Gesù porta alle sale superiori, vede una parete coperta di un arazzo fiammingo del secolo XVI, che vi si adatta con tutta opportunità; così vede maioliche collocate su tavole, su camini; e vetri di Murano al loro posto nella sala da pranzo, pronti per essere adoperati; e miniature e libri rari nella biblioteca, che attendono chi li consulti.

Gli esempi di arte industriale sono numerosissimi e attraentissimi. Si passa da pissidi e candelieri d'avorio torniti e incisi a boccali, a pettini, a lavori in ferro (candelieri, portabraceri, torcieri, lanterne, lucernieri, ecc.), a portavivande di rame e profumiere di bronzo, a mortai e campanelli e bacili incisi, e posate d'argento. Forma un tutto organico la ricca collezione delle armi, composta quasi esclusivamente di armature italiane del sec. XVI.

Sicchè il visitatore esce dalla signorile dimora con un senso di gratitudine per i due Gentiluomini che, con sì fine gusto, gli hanno consentito di quasi rivivere la vita di quattro secoli.

SILVIO VIGEZZI

LA ZONA MESSA IN VALORE DALLA FUNIVIA ALL'ALPE DI SIUSI. (RIPRODUZ. IN SCALA RIDOTTA DALLA « CARTA DEGLI ITINERARI SCIISTICI DELLA V. GARDENA, MARMOLADA, CATINACCIO, SELLA » DEL T. C. I. - GLI ITIN. SONO SEGNATI IN NERO).

REALIZZAZIONI FASCISTE

La funivia da Ortisei all'Alpe di Siusi

Ieri ed oggi.

Chi risalga la bella strada che, dipartendosi a Ponte Isarco dalla Provinciale Bolzano-Brennero, porta in 13 km. di percorso a dolce pendenza fino ad Ortisei e, non appena entrato in paese, guardi alla sua destra, vede elevarsi nel fondovalle un fabbricato dalle linee civettuole, i cui toni freschi palesano subito la recente costruzione.

È la stazione a valle della funivia — che da Ortisei con un solo balzo di 786 metri porta all'Alpe di Siusi — terminata alla fine di dicembre del 1934 e aperta all'esercizio alla fine gennaio di quest'anno.

Dalla tettoia protesa verso monte escono le funi potenti che si elevano a vincere il dirupo sulla sinistra del Rio di Gardena, muraglione di roccia così minaccioso da far nascere la supposizione che il bordo superiore della immane scogliera non possa essere raggiunto altrimenti che con qualche sentierucolo da camosci.

Ed infatti, sino a poco tempo addietro, le cose stavano effettivamente così: all'Alpe di Siusi, al magnifico altopiano di altezza variante tra i 1800 ed i 2200 metri, che si estende tra il Sassolungo e lo Sciliàr da est ad ovest e tra la Val Gardena e la Val Durón da nord a sud, con oltre quarantasette chilometri quadrati di superficie, i turisti non potevano accedere fino all'inverno scorso se non con un lungo e faticoso cammino sopra erti sentieri sassosi, superando un dislivello fatto soltanto per la resistenza dei montanari o per la bravura di allenati alpinisti. Sa-

(*fot. Langer, Ortisei*)

UNA SUGGESTIVA VEDUTA DI ORTISEI, IN VESTE INVERNALE.

lire dalla Val Gardena all'Alpe di Siusi significava, infatti, o portarsi da Roncadizza (all'undicesimo km. della strada automobilistica da Ponte Isarco al Sella) a Bulla, e poi, lungo la boscosa e stretta vallata del Rio Bulla, fino al Rifugio Aispec (1776 m.) al bordo nord dell'Alpe, con una camminata di 2 ore; o intraprendere la salita da Ortisei, portandosi prima alla Trattoria Pilat e poi seguendo un sentiero appena tracciato fino a 150 metri sotto il già nominato limite nord dell'Alpe di Siusi: a questo punto uno sperone di roccia a picco veniva negando il passaggio: ed allora si doveva piegare a sinistra nella Valle del Rio Piz, e girare l'ostacolo fino a raggiungere la Malga Scagùl, a 1858 metri s. m., già alquanto internata nell'Alpe. La durata del viaggio era di quasi due ore e mezzo.

Una terza via era offerta dalla carrettabile che si distacca dalla Provinciale al sedicesimo km., di fronte alla fermata ferroviaria di So Plases, e, dopo un tratto di ripidissima salita a zig-zag, attraverso praterie, prende a correre alta sopra il Rio Salteria, con un andamento quasi pianeggiante. Questa, se costituiva una bella passeggiata per il turista che voleva compierla senza altro fine, non poteva invece servire a chi avesse il desiderio di raggiungere al più presto le meravigliose distese dell'Alpe. Infatti, da Ortisei al Rifugio Cristomanno (m. 1750) non si impiegano per questa via meno di due ore e tre quarti.

Migliore, sotto questo aspetto, la carrettabile da S. Cristina a Monte Pana, che sale con andamento più deciso e porta all'albergo omonimo in quaranta minuti. Ma il Monte Pana (m. 1675) non è l'Alpe di Siusi: per raggiungere quest'ultima occorre ancora un buon lavoro di garretti, al quale ben pochi si sentono portati.

Non era certo questa una situazione molto incoraggiante per il turista comune, desideroso di fare una conoscenza diretta con le meraviglie dell'Alpe. E per questo l'Alpe di Siusi era finora rimasta un regno riservato a quei pochi entusiasti che nè il riverbero del solleone estivo sulla roccia porfirica, nè la prospettiva di qualche ora di strada, resa malfida dal ghiaccio e da percorrere con gli sci sulle spalle, bastava a disarmare. Situazione incresciosa: specialmente per la stagione invernale, quando l'Alpe, ricoperta fin dal novembre di un ricco manto nevoso avrebbe potuto attrarre a sè, oltre alle correnti dei turisti disposti ad un lungo soggiorno, anche quelle domenicali e di fine settimana fornite dai cittadini di Bolzano, di Merano, di Chiusa e di Bressanone, che danno pure un notevolissimo afflusso, considerata la poca distanza ch'essi debbono percorrere per portarsi in posto.

(*fot. Langer, Ortisei*)

LA STAZIONE A MONTE DELLA NUOVA FUNIVIA. (NELLO SFONDO, LE VETTE DEL GRUPPO DEL SASSOLUNGO).

Un'impresa realizzata a tempo di récord.

Da quanti anni si deprecava in Val Gardena la mancanza di un mezzo rapido di trasporto dal fondo valle alle quote dove la neve è costantemente garantita per almeno cinque mesi? Da quanto si attendeva il «via» ad una impresa già affermatasi nella coscienza popolare ed alla quale non poteva mancare il migliore successo, una volta compiuta?

La Società Funivia Ortisei - Alpe di Siusi, era stata fondata nel 1929; parecchie decine di migliaia di lire si erano spese nello studio dei progetti; e questi, già compiuti nei minimi particolari, si potevano ammirare, espressi sopra ampi cartoni, appesi alle pareti del primo albergo di Ortisei. Ma la realizzazione doveva farsi attendere ancora a lungo.

In una prima assemblea di interessati al concorso dei forestieri ad Ortisei, tenuta per iniziativa del Podestà cav. Lodovico Donati nel maggio 1934, l'eccezionale affluenza di cittadini dava una prima esatta idea dell'interessamento che essi portavano ancora alla cosa. Riaffermata in quell'assemblea la adesione di massima all'iniziativa, si trattava di assicurare il finanziamento. Costituito un piccolo Comitato per la raccolta delle sottoscrizioni, presieduto da un alacre concittadino, in pochi giorni si potevano riunire sottoscrizioni per oltre 650.000 lire — oltre i due terzi del capitale occorrente — cosicchè il 7 agosto successivo, mentre la stagione estiva era nel suo pieno, i lavori potevano avere inizio; assuntore della costruzione l'ing. Luigi Zuegg di Merano, già affermatosi con altri impianti del genere in Italia ed all'estero.

Il lavoro si fece subito fervido, chè urgeva portare a termine i lavori di muratura prima dell'arrivo delle forti gelate. Appunto per questo fervore, tanto la stazione a monte (che si dovette ancorare sopra un orlo roccioso dove il lavoro era estremamente arduo e presentava gravi pericoli anche per l'integrità fisica degli operai), quanto quella a valle (dove fu necessario scavare nel massiccio una fossa di 8 metri di profondità per allogarvi i contrappesi di calcestruzzo), erano terminate con gli ultimi giorni di ottobre. Alla stessa data si potevano vedere inoltre, già eretti contro il verde intenso degli abeti, i due piloni di cemento armato, il primo alto metri 7,25 che si eleva a 48 metri dalla stazione a valle, il secondo, alto 12 metri, che sorge a quota 1560, circa a metà del percorso. Il dislivello di 786 metri è infatti superato con tre

(fot. Ghedina, Cortina d'Ampezzo)

L'ALPE DI SIUSI INVERNALE, CON LO SFONDO DELLO SCILIÀR E DELLE CIME SANTNER ED EURINGER.

sole campate: la prima di metri 48, la seconda di 912, la terza di 910, e con una lunghezza totale del percorso di metri 1870.

Questo tragitto viene coperto in soli sei minuti, con una velocità di marcia di metri 5,50 al secondo. Le due funi portanti hanno un diametro di 40 mm.; le traenti un diametro di 24 mm. L'ampiezza delle curve di scarpa (20 metri di raggio) permette il passaggio dolcissimo delle cabine sui cavalletti. Le cabine, della capacità di sedici persone oltre al manovratore, sono mosse da un motore di 60 HP e viaggiano sopra due linee: mentre l'una sale, l'altra discende, cosicchè, tenendo conto dell'intervallo occorrente per le fermate in stazione, si può compiere un viaggio in ognuno dei due sensi ogni sette minuti. Come energia di riserva, per il caso di interruzione della corrente elettrica, funziona un motore a scoppio Fiat 519.

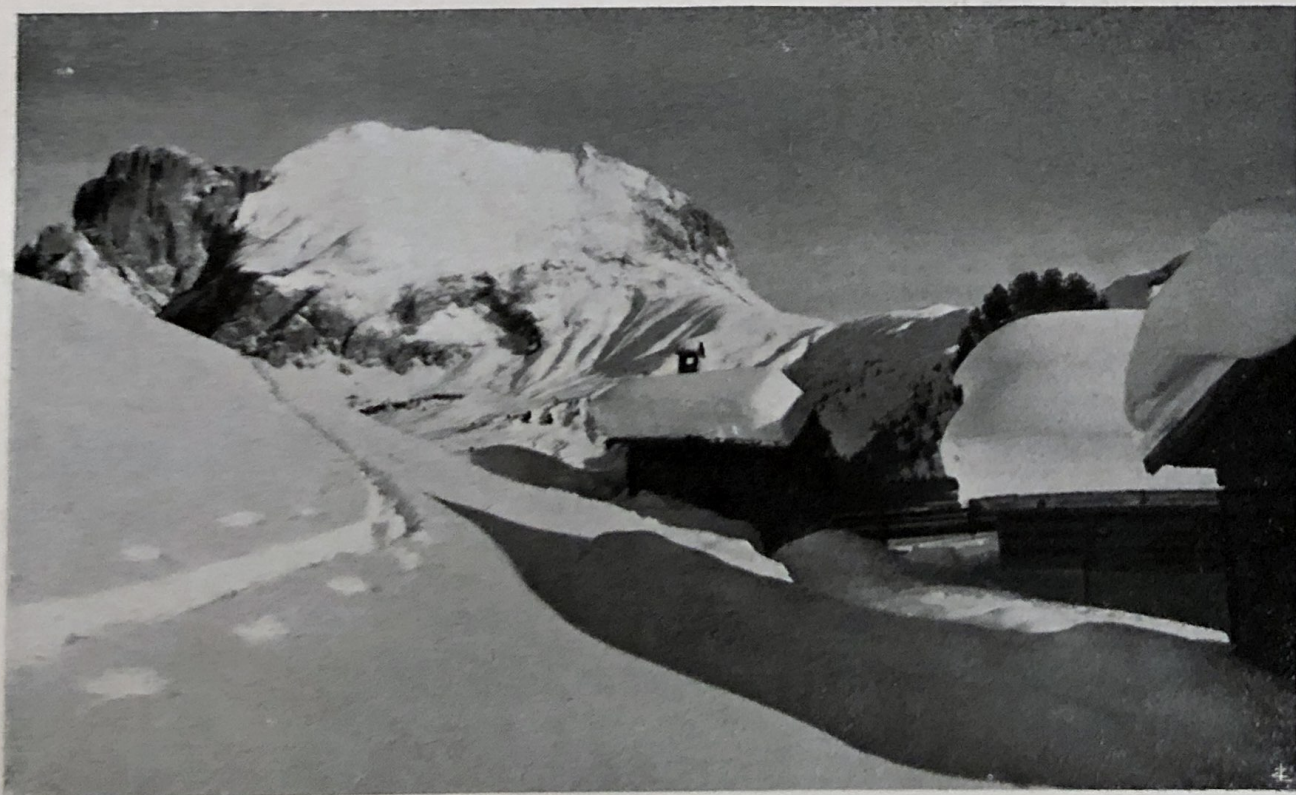
La stazione a valle, per l'accesso alla quale si è costruito un nuovo tronco stradale della lunghezza di 250 metri, oltre alla sala delle macchine comprende una sala d'aspetto riscaldata, i gabinetti, la biglietteria. Quella a monte dispone di una sala d'aspetto riscaldata, di un appartamento per il capo stazione e di un ristorante capace di sessanta persone.

Il viaggio si compie in cabine chiuse, con ampie vetrate che permettono la più ampia visibilità sul meraviglioso panorama che si apre davanti all'occhio stupefatto del viaggiatore. Ecco, al disotto, palesarsi in tutti i suoi interessanti particolari la graziosa cittadina di Ortisei, con le sue linde case, tra le cui mura vivono 2276 abitanti e con le villette civettuole che, affiancate ai grandi alberghi nel compito dell' ospitalità, danno alloggio durante l'estate ad oltre 2500 forestieri. Sùbito sopra al paese si disegna con molteplici serpentine la passeggiata Col de Flam, proprietà dell'Azienda di Soggiorno e Turismo; sul culmine di questo colle veglia il monumentale crocifisso, alto 12 metri, opera di Luigi Insam, elettissimo esponente delle nobili tradizioni artistiche gardenesi.

Si sale, e la pendenza si fa sempre più forte: dalla inclinazione media del 45 % si passerà nell'ultimo tratto a quella massima del 76 %; ed infatti, al disopra di noi, le funi hanno una pendenza che non si può guardare senza un senso di apprensione e di orgoglio ad un tempo.

Di fronte a noi, a nord, ecco il Rasciesa che allarga i fianchi coperti dalla densa foresta di conifere, e mostra ormai il Rifugio di proprietà del C. A. I. (m. 2075) e la candida cap-

L'ALPE DI SIUSI INVERNALE CON LO SFONDO DELLE VETTE DEL SASSOLUNGO.

pella che si profila contro il cielo. Trilla il campanello che annuncia l' arrivo alla stazione a monte. La cabina si arresta senza scosse, ed eccoci deposti al di sopra dei duemila metri, in un punto di insuperabile splendore panoramico. Ad oriente il Sassolungo

IL SASSO PIATTO INVERNALE, DALL'ALPE DI SIUSI.

I DENTI DI TERRAROSSA (M. 2561).

(m. 3178) erge la sua fronte superba; di fianco, le punte aeree delle Cinque Dita, e subito dopo, la china candida del Sassopiatto (m. 2955), simile alla nobile fronte pensosa di una divinità. Più ad est si distende il bastione mastodontico del Sella; la crudezza della roccia è ammorbidita ora dal candore delle nevi.

Che spessore raggiunge qui lo strato di neve? Normalmente un metro; non di rado, nelle invernate favorevoli, tocca e sorpassa i due ed i tre metri.

Procediamo nella ricognizione del paesaggio: verso sud ecco il Molignòn, con il suo paretone imponente, al disotto del quale gli ultimi alberi dell'Alpe, quelli di cìrmolo che attorniano il Rifugio Alpe di Siusi (m. 2187) disegnano una nera parentesi in tanto candore: sono le graziose ciglia di un viso di fata. Più oltre la cornice diviene frastagliata con i Denti di Terra Rossa (m. 2561) ed a sud ovest si profila la sagoma bonacciona del Monte Sciliàr (m. 2564) dirimpetto al quale si eleva con agile profilo la Punta Santner. E, racchiusa in questa magnifica cornice si distende l'immensa, ondulata superficie dell'Alpe di Siusi. La bella e facile discesa che condurrà lo sciatore alla sottostante Malga Scagùl (m. 1858) si apre invitante a pochi passi dalla stazione a monte. Ma non è ancor venuto il momento di scendere: la cresta del Monte Piz si distende d'ambo i lati con andamento quasi pianeggiante, magnifica passeggiata fiancheggiata da abeti secolari, che compiremo in pochi minuti per completare la nostra ricognizione.

Prendendo a sinistra, in poche centinaia di passi siamo ad un cocuzzolo dal quale si scorge tutta la Val Gardena, dalla chiesetta di Selva con l'aguzzo campanile, alla frazione di Roncadizza, romantico asilo dove la valle si avvicina ormai alla quota 1000.

Se invece che a sinistra della stazione superiore, prendiamo a destra, dopo qualche diecina di metri vedremo aprirsi un'altra distesa amplissima di candide cime, tutte superiori ai 3500 metri, ed i cui nomi sono: Adamello, Brenta, Ortles, Alpi Venoste, Passirie, Breonie.

Abbiamo qui un panorama — quello che si gode dal Monte Piz — che alla vastità della corona lontana di massicci nevosi, aggiunge l'incomparabile imponenza del primo piano, rappresentato dalle più caratteristiche vette dolomitiche che si ergono nette sopra un mare di pascoli ondulati. Molti panorami

(fot. L. Fränzl, Bolzano)

CHI NON HA VEDUTO L'ALPE DI SIUSI AL MOMENTO DELLA FIORITURA PRIMAVERILE, NON PUÒ DIRE DI CONOSCERE APPIENO LE BELLEZZE E LE MALÍE DEL MAGNIFICO ALTIPIANO.

famosi dell'estero ne escono — al confronto — menomati.

La funzione turistica della nuova funivia.

Affermano le statistiche ufficiali che Ortisei è la stazione Alto Atesina, tra quelle superiori ai 1000 metri, che vanta il maggior numero di presenze. Le cifre che riassumono il movimento dei forestieri, dimostrano inoltre il sicuro progresso del capoluogo della Val Gardena, perchè dalle 96.022 presenze contate nel 1932, si è passati alle 112.108 del 1933 ed alle 127.430 dei primi undici mesi del 1934.

Più elevato ancora è il progresso conseguito nel periodo invernale: si erano infatti contati nel 1931-32 — dal dicembre al marzo — 490 arrivi e 2324 pernottamenti; nello stesso periodo del 1932-33 si era saliti a 674 arrivi e 3510 pernottamenti; nel 1933-34 a 1779 arrivi e 11.166 pernottamenti.

La Val Gardena può dirsi quindi all'avanguardia del movimento turistico della Provincia: l'Azienda Autonoma di Soggiorno di Ortisei, sotto la guida del dott. Guido Broise che ne regge le sorti come Commissario Prefettizio, ha creato nell'ultimo inverno altre opere di grandissima importanza, le quali completano in modo invidiabile quell'attrezzatura turistico-sportiva della Stazione che già con la nuova funivia ha raggiunto un livello di primo ordine. Si è costruita una pista di discesa per sci, che, partendo dalla stazione superiore della funivia, porta da quota 2060 a quota 1230, con 4750 metri di percorso in continua discesa; percorso che può essere praticato anche dagli sciatori di modestissima capacità e che li riconduce in prossimità della Stazione a valle della funivia, cosicchè coloro che lo desiderano possono ripetere il percorso più volte nella stessa giornata. Notevolissime le difficoltà superate per creare la pista: fra l'altro si dovettero costruire sette ponti attraverso il torrente Piz, e fu necessario scavare una nicchia di settanta metri di lunghezza per superare uno sperone di roccia a picco che strapiomba verticalmente per oltre 100 metri circa, alla metà del percorso.

Si è costruita sul versante settentrionale del Col de Flam, una pista di guidoslitte (*bob*) lunga 1400 metri, il cui percorso ardito non mancherà di offrire le più acute emozioni agli appassionati di questo sport, a disposizione dei quali l'Azienda di Soggiorno tiene 8 *bob* a due posti. Si è inoltre preparata una pista per pattinaggio di velocità, su terreno perfettamente piano, e delle dimensioni corrispondenti alle misure olimpioniche. Essa è venuta ad aggiungersi al già esistente campo di pattinaggio di 1990 mq. di superficie, fornito di tribuna per il pubblico, sul quale si disputano settimanalmente incontri di *hockey* tra la squadra locale e valenti squadre nazionali e straniere. Nella scorsa invernata è stata infine aperta, a cura del Club Sportivo Val Gardena, una Scuola di sci, approvata dalla Federazione Italiana Sport Invernali, dove l'insegnamento viene impartito da istruttori diplomati.

Non è dunque solo per un fortunato concorso di circostanze che la Gardena è pervenuta all'attuale attrezzatura, ma per merito dello spirito di intraprendenza dei suoi valligiani e grazie all'encomiabile attività degli Enti locali. Ecco il complesso dei fattori che hanno portato le Autorità, e prime tra queste S. E. il Prefetto di Bolzano, a ravvisare nelle Stazioni di questa zona i sicuri elementi per una potente affermazione della Provincia nel novero delle Stazioni di villeggiatura e di sports invernali dell'Italia.

Si è lavorato molto negli ultimi due anni in Val Gardena, con entusiasmo e con fede; ed i risultati voluti dal Regime sono ormai in larga parte conseguiti e, per l'altra parte, di prossima realizzazione.

Quella Stazione ha saputo aprire anche nuovi orizzonti al turismo dei nostri tempi: soprattutto cerca di prolungare il periodo lavorativo. La funivia dell'Alpe di Siusi non sarà operosa soltanto nell'inverno e nell'estate. Essa, col tempo, non rimarrà inattiva neppure nella primavera. Ché, all'Alpe di Siusi v'è uno spettacolo grandioso da godere in quell'epoca dell'anno.

Mentre l'ultima neve si dissolve sui campi dell'Alpe, ecco far capolino i primi *crocus* preannunciatori della primavera, che in breve tempo si infittiscono, diventano un tappeto prezioso che veste i pendii di un altro e diverso candore, più invitante di quello delle nevi. Non ha idea di quel che sia la fioritura dell'Alpe chi non ha visto questo spettacolo che vince in bellezza anche le altre meraviglie della montagna. La fioritura, cominciata in aprile, dura lassù fino a tutto agosto.

(fot. Langer, Ortisei)

L'ALPE DI SIUSI ESTIVA, IMMENSA PRATERIA TEMPESTATA DI FIORI.

Avvizziti i *crocus* dai primi soffi di caldo, ecco i grossi boccioli gialli dei ranuncoli di montagna; ecco le nigritelle, composte e modeste quanto violente di profumo; ecco i piumini morbidi e candidi ai bordi dei prati paludosi; ecco le miosotidi azzurrine che aprono lassù corolle di larghezza inusitata; ecco le genzianelle stellate gareggiare in soavità con la grossa genziana a campanula; ecco i rododendri alzare i rosei fiori a grappolo per distese di chilometri e chilometri.

La primavera dell'Alpe di Siusi è un atto a parte dello spettacolo che questa offre nel decorso delle stagioni: un atto ancora poco conosciuto, e merita di venir segnalato perchè il pubblico possa conoscerlo e goderlo.

Il grosso del pubblico verrà nell'estate, e sarà formato, oltre che dai turisti di passaggio che potranno arrivare all'Alpe di Siusi in 50 minuti da Bolzano per compiervi ascensioni sulle vette che la circondano, anche da un fortissimo quoziente dei villeggianti che soggiornano nelle Stazioni del fondo valle, e desiderano portarsi con un comodo mezzo di trasporto al cospetto dei classici gruppi delle Dolomiti.

Ottimo perciò il proposito che ha animato i promotori della funivia da Ortisei all'Alpe di Siusi: perchè ha concesso anche al non alpinista la possibilità di accedere senza fatica alle sterminate distese che, se d'inverno sono un terreno da sci quale per ampiezza e per varietà non ha forse rivali nell'Europa intera, formano d'estate la naturale e comoda via di approccio alle scalate più ardite sulle Dolomiti del Sassolungo; ha dato parallelamente, a coloro che stabiliranno la propria base logistica nei numerosi rifugi dell'Alpe, la possibilità di raggiungere in pochi minuti gli alberghi e il centro della valle; ha posto lo sportivo nella possibilità di compiere al mattino audaci evoluzioni sciistiche a quota 2000 e di seguire le appassionanti vicende di un incontro internazionale di *hockey*, disputato nel campo di pattinaggio del fondovalle, nel pomeriggio; ha, soprattutto, sollevato il prestigio di un'intera vallata agli occhi del turista straniero, con la dimostrazione di quanto il Regime Fascista ha realizzato nella romana terra ove sfocia il varco del Brennero.

Con queste, che sono altrettante tappe di un cammino percorso dalla Stazione di Ortisei, è stato posto il seme della rinascita e del rigoglioso sviluppo della Gardena.

GIORGIO PELLINI

COSTUME DELLA BARBÀGIA (SARDEGNA). (fot. Riva, Cagliari)

ESCURSIONI NEL CAMPO DELLA SCIENZA

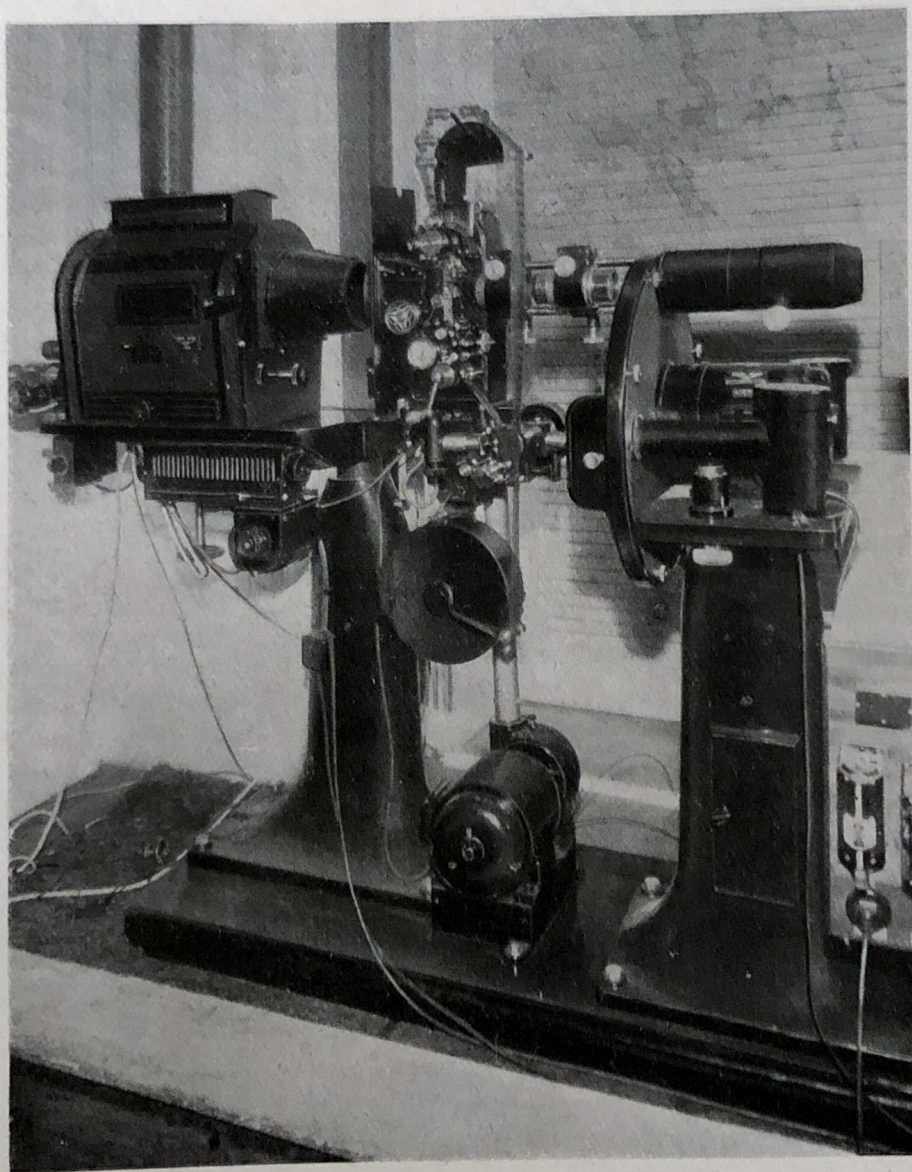
TELEVISIONE D'OGGI

Nel fascicolo del gennaio scorso abbiamo illustrato i concetti ed i mezzi fondamentali sui quali si basa la televisione. E cioè: esplorazione luminosa successiva del « soggetto » per aree elementari; traduzione della luminosità delle singole zone in corrispondenti variazioni di corrente elettrica per mezzo della cellula fotoelettrica; trasmissione col mezzo della valvola termoionica degli impulsi elettrici, i quali vengono lanciati nell'etere mediante « alte frequenze modulate »; raccolta di queste ultime alla stazione ricevente per ricostruire, con procedimento inverso, l'immagine primitiva, ossia traducendo gli impulsi elettrici in corrispondenti sprazzi luminosi.

Eccoci quindi giunti al punto più importante della questione, cioè alla trasmissione pratica di scene ed avvenimenti, ed alla loro ricezione, magari nella propria casa privata senza che nulla ne turbi la quiete.

La pellicola intermediaria.

La diretta trasmissione di scene svolgentisi all'aperto, per quanto sia resa possibile con gli apparati descritti nella scorsa puntata, presentava tuttavia ancora qualche difficoltà. Come può infatti un disco di Nipkow, posto davanti alla scena di un teatro o ad una partita di calcio, analizzare in modo soddisfacente tutto un soggetto che comprende molti elementi a diversa profondità, non di rado con illuminazione insufficiente a dar luogo a luce riflessa tale da bene impressionare la batteria di cellule?

Si disse allora: o perchè non ritrarre le

Apparato per l'esplorazione delle pellicole cinematografiche: a sinistra il proiettore, a destra l'inviluppo contenente il disco a fori. Questo impianto funzionava — per cura dell'EIAR — alla V Mostra Nazionale della Radio tenutasi in Milano.

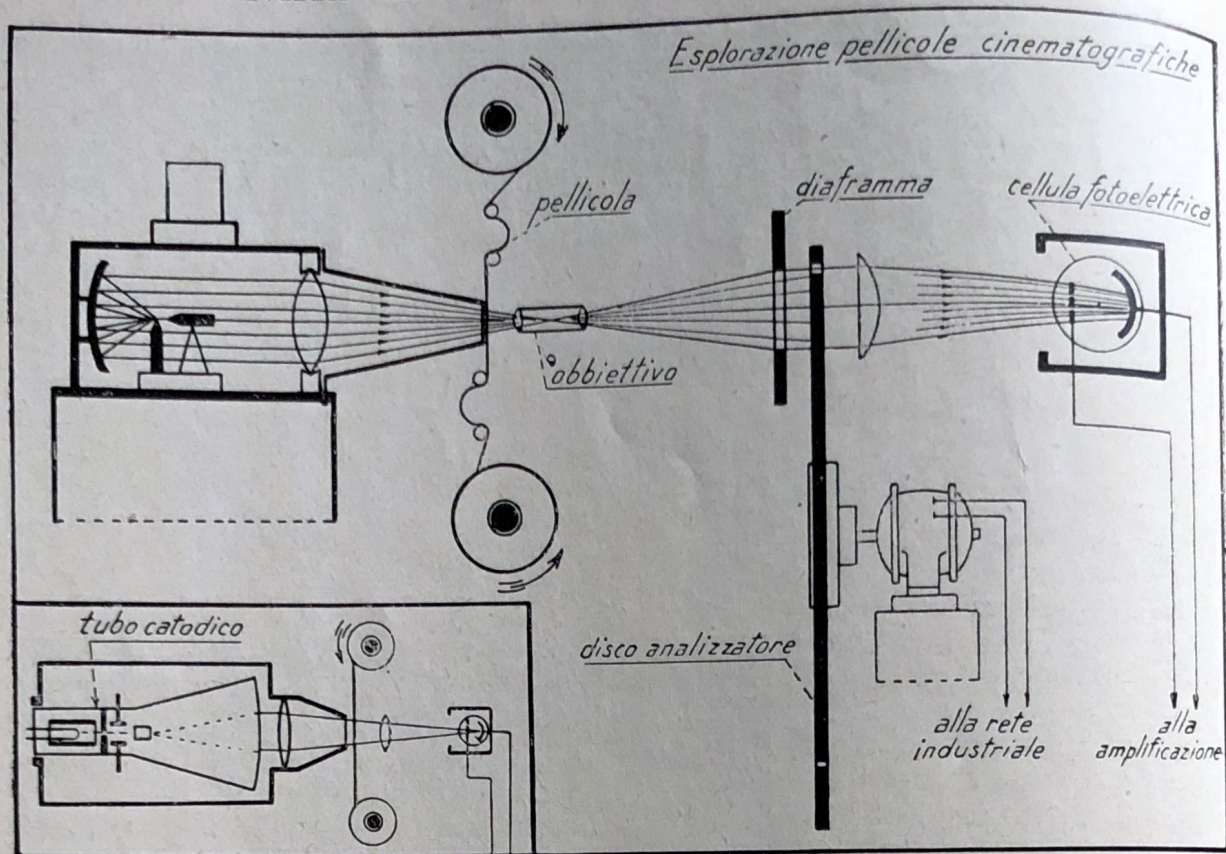



Fig. 8 - E' oggi molto seguito — per i vantaggi che offre — l'impiego della pellicola intermediaria tra la scena diretta e la sua trasmissione televisiva. L'esplorazione avviene nel modo assai semplice illustrato dal disegno. Nel caso del tubo catodico, il punto luminoso esplora rapidamente il «quadro» ed un obbiettivo lo concentra successivamente sui fotogrammi della pellicola in movimento, dai quali uscirà più o meno intenso per giungere alla retrostante cellula fotoelettrica.

scene con un ordinario apparecchio cinematografico — magari sonoro — e trasmettere poi per televisione la pellicola così ottenuta? Il disco di Nipkow deve limitarsi così ad esplorare i successivi fotogrammi di una pellicola evitando tutte le difficoltà inerenti alle varie profondità degli elementi ed alle loro eventuali difettose illuminazioni. Con ciò è assicurata una perfetta trasmissione della scena senza eccessive complicazioni dell' apparecchiatura di presa.

E così si è fatto. Non solo, ma anche di più si è operato per evitare forti ritardi tra la presa della scena e la sua trasmissione televisiva: si sono accentrate ed accelerate tante operazioni, che si è giunti a sviluppare, fissare e lavare il negativo, in un tempo-*record* di 15 a 20 secondi. Il lievissimo sfasamento in ritardo nella trasmissione dell' avvenimento non ha perciò guari importanza e si può ben dire di assistere praticamente al suo svolgimento contemporaneo.

Vediamo a questo punto come si perviene all'esplorazione delle pellicole col disco forato. Sappiamo già (1) che, durante l'ordinaria proiezione, è necessario che il fotogramma rimanga fermo per un breve istante davanti all'obbiettivo; anche qui occorre che la durata di tale arresto sia eguale al tempo necessario al disco per compiere un giro completo ed esplorare il fotogramma postogli innanzi. In tal modo — come al cinematografo — la pellicola avanza a scatti, e durante il cambiamento di fotogramma un apposito otturatore interrompe l'illuminazione. (La fig. 8 illustra il procedimento d'esplorazione delle pellicole e ci dispensa da particolari commenti).

Ad evitare complicazioni, si è anche trovato il modo di fare svolgere la pellicola con moto uniforme davanti al disco esploratore, come si vede alla fig. 9: il disco reca allora i fori disposti secondo una circonferenza anzichè secondo una spirale, e la combinazione del suo moto circolare con quello rettilineo della pellicola consente la completa esplorazione del fotogramma secondo linee inclinate. Supposto

(1) Per maggiori informazioni rimandiamo il lettore a quanto al riguardo è stato da noi esposto nell'articolo *Disegni animati e musica sintetica*, pubblicato nel fascicolo di agosto 1934 della Rivista.

così un disco con 45 fori, il fotogramma viene ad essere idealmente suddiviso in 45 linee orizzontali sul lato di mm. 18 — cosicchè ogni linea, di lunghezza 24 mm., comprende (per la proporzione $18:45=24:x$) ben 60 elementi, ed il fotogramma si trova così suddiviso in 2700 aree elementari (60×45).

Diamo ora un breve cenno al riguardo della massima frequenza delle correnti fotoelettriche. Nel caso di pellicole, si trasmettono solitamente 25 fotogrammi al minuto secondo e se il fotogramma viene suddiviso — come prima esaminato — in 2700 aree, le variazioni massime di corrente ammontano a 67.500 (2700×25) e la massima frequenza è di 33.750 periodi al secondo (1).

Se si effettuano esplorazioni del fotogramma con maggiori finezze, le frequenze aumentano anch'esse formidabilmente.

Così per una esplorazione con 90 linee si hanno 10.800 aree e frequenza massima 135 mila periodi; con 120 linee, 19.200 aree e frequenza massima 240.000 periodi; con 180 linee, 43.200 aree e frequenza massima 540.000 periodi; con 240 linee, 76.800 aree e frequenza massima 960.000 periodi; con 360 linee, 172.800 aree e frequenza massima 2.160.000 periodi.

Per ottenere quindi una modulazione soddisfacente, è necessario adottare anche per l'onda portante una frequenza molto elevata, e siccome per giungere ad un buon grado di fedeltà nell'operazione si è trovato che fra le frequenze modulante e modulata dev'esservi presso a poco un rapporto eguale a 100, per i casi di esplorazione sopra esaminati occorrerebbero le seguenti onde portanti: con 90 linee, onda di metri 22,222; con 120 linee, di m. 12,500; con 180 linee, di m. 5,555; con 240 linee, di metri 3,125; con 360 linee, onda di m. 1,388.

(1) Si rammenta che occorrono *due* variazioni per dar luogo ad *un* periodo di frequenza.

Come già s'è detto, la trasmissione con le onde relative alle finezze di 240 e 360 linee porta a forti complicazioni, e pertanto ci si arresta all'esplorazione con 180 linee, che praticamente dà una visione di nitidezza comparabile a quella del cinematografo: le emissioni vengono così effettuate con onde intorno ai 6 metri.

Per esplorare con la finezza di 180 linee, si impiega il tipo da 90 fori, facendogli esplorare il fotogramma metà per volta e muovendolo a velocità doppia di prima: naturalmente le dimensioni dei fori devono essere regolate come se il disco ne comportasse il doppio. Come risulta infatti dalla fig. 9 (fotogramma a destra in alto) dato che coi 45 fori del disco si analizza metà del fotogramma, è evidente che il diametro dei fori dev'essere metà di quello dei fori praticati nel disco che esplora il fotogramma in una sol volta (fotogramma a destra in basso) e così in una linea saranno contenute aree elementari in numero doppio di prima, per cui tutto il fotogramma verrà idealmente suddiviso in un *quadruplo* numero di elementi.

Il tubo catodico.

Nei varî apparati fin qui da noi esaminati vi sono organi meccanici in movimento, e ciò non è evidentemente molto indicato per

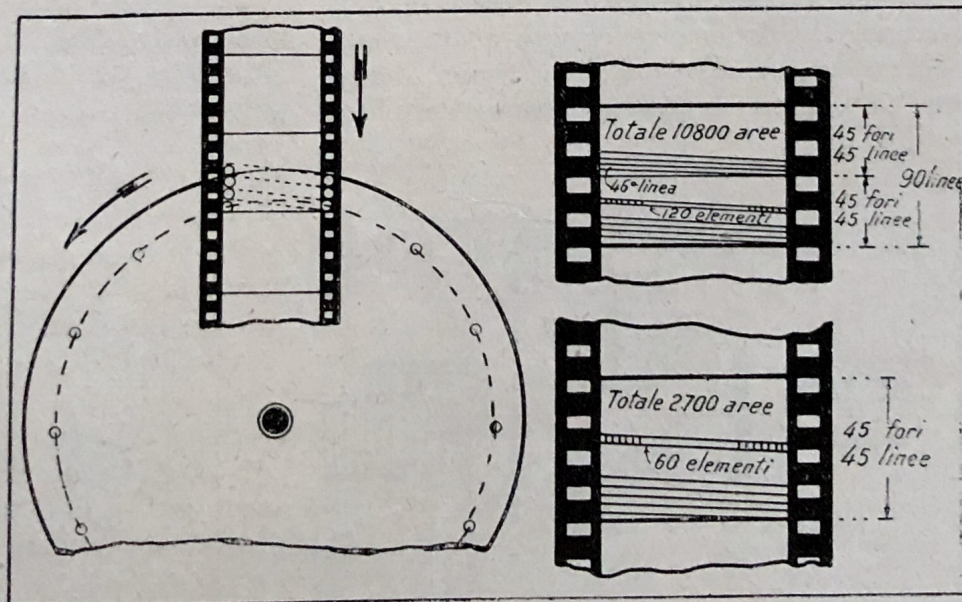



Fig. 9 - Invece di far avanzare a scatti le pellicole, costringendole ad una fermata fino alla totale esplorazione del fotogramma presentato, si è trovato il modo di dar loro velocità costante disponendo i fori del disco esploratore secondo una circonferenza concentrica anzichè secondo una spirale. Di più, per raggiungere una grande finezza d'esplorazione del fotogramma senza adoperare dischi con grandi numeri di fori, si raddoppia la velocità dei dischi stessi (3000 giri invece di 1500 al minuto), cosicchè ad ogni giro viene esplorato mezzo fotogramma solamente.

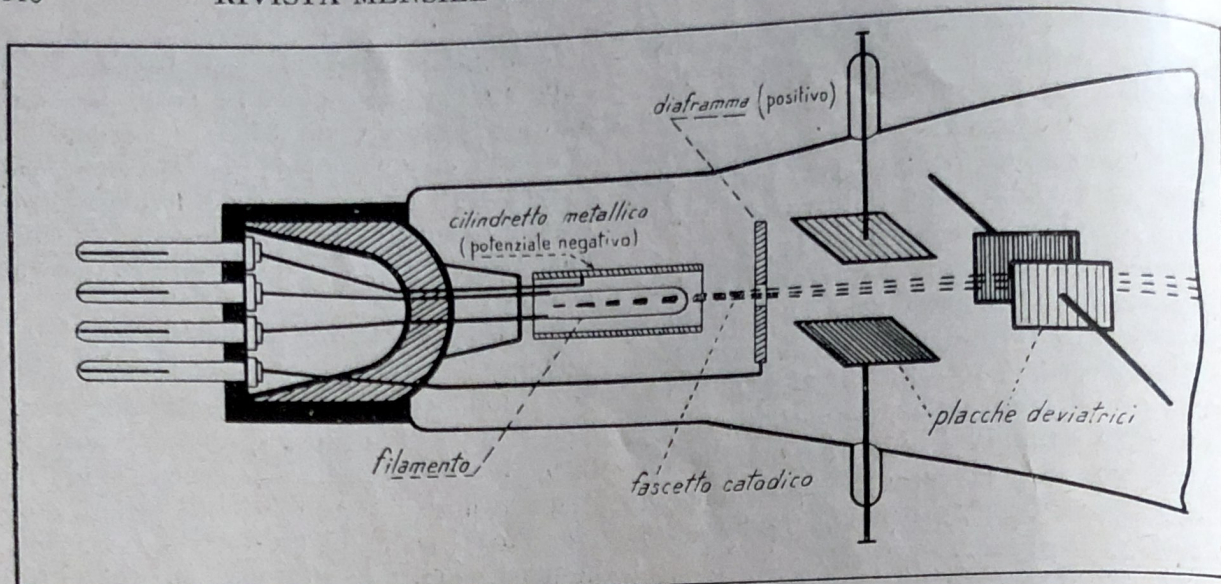



Fig. 10 - Vista schematica di un tubo catodico: il filamento, riscaldato, emette elettroni che vengono concentrati dal cilindretto caricato negativamente ed attratti dal diaframma (positivo) il quale lascia passare per il suo foro centrale un sottile pennello, a sua volta deviato in senso verticale od orizzontale dalle due coppie di placche in base ai potenziali che ad esse si comunicano.

favorire l'entrata degli apparati radio-telericeventi nelle case private; specialmente poi in quelle Nazioni ove esistono stazioni in regolare funzionamento. Per tal motivo — una volta perfezionati, come abbiamo visto, gli apparati di esplorazione e trasmissione — si è studiato soprattutto un tipo di apparecchio ricevente scevro di complicazioni, e si è giunti ad una soddisfacente soluzione coll'adozione del tubo catodico.

Questo tubo non è una cosa nuova, in verità, poichè altro non è che un adattamento del notissimo tubo catodico di Braun, e anzi già fin dal 1907 il professore russo Boris Rosing aveva ideato un trasmettitore basato appunto sul tubo di Braun.

Per maggiori ragguagli sui raggi catodici e loro proprietà, rimandiamo senz'altro i lettori a quanto è stato di recente pubblicato su queste colonne (1) mentre nella fig. 10 presentiamo il disegno schematico di un tubo catodico perfezionato per l'uso d'esplorazione televisiva. In esso si nota un filamento metallico che viene fortemente riscaldato per mezzo elettrico, e attorno al quale è posto un cilindretto metallico collegato con un reoforo esterno. Poscia si incontra un diaframma metallico, pure unito ad un reoforo esterno, il cui foro centrale coincide con l'asse del cilindretto, e più lontano sono collocate due paia di placche metalliche: un paio disposte orizzontalmente e l'altro verticalmente, ciascuna placca avendo un proprio reoforo esterno. Il tutto è racchiuso in un tubo di vetro, vuotato d'a-

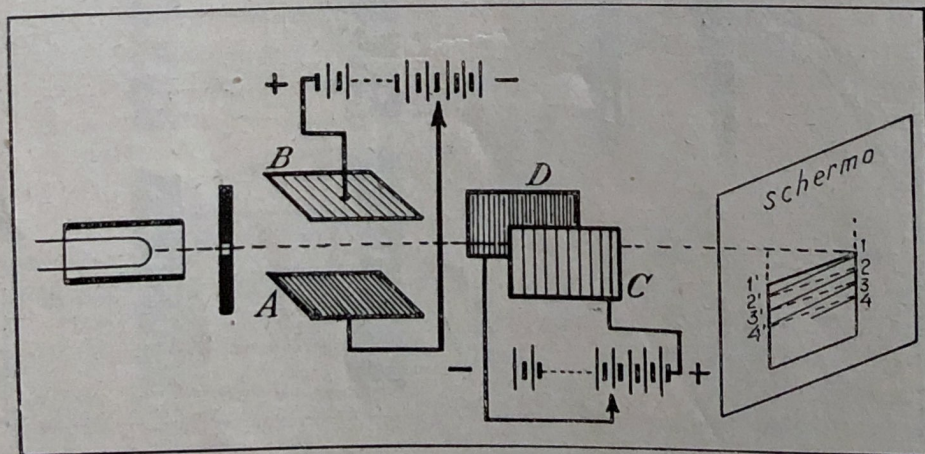



Fig. 11 - Schematicamente si illustra come il fascetto catodico esplora il «quadro» del proprio tubo. La coppia di placche A e B comanda le escursioni verticali, e la coppia C e D le escursioni orizzontali: se durante un dato tempo si fa in modo che il pennello debba muoversi da 1 in 2 per effetto delle placche A e B, e da 1 in 1' per le placche C e D, in effetto esso si verrà a trovare in 2' facendo il percorso 1-2'. Poi farà i cammini 2-3', 3-4', e così di sèguito.

(1) Vedi l'articolo di Gino Rosso, *Il mondo dell'atomo*, pubblicato nel fascicolo di agosto 1934 della Rivista, a pagg. 620 e seguenti.

ria e contenente tracce di gas rari.

Per quanto concerne il funzionamento dell'apparecchio, esso è spiegato dalla fig. 11: il filamento riscaldato emette grande quantità di elettroni dirigentisi in ogni senso, rinviati però nella zona centrale ad opera del cilindretto metallico caricato negativamente rispetto al filamento (1), e perciò questo pennellino di elettroni viene facilmente attirato dal diaframma, caricato positivamente. Risultato di questa azione, è che la parte più esterna del pennello rimane assorbita dal diaframma, e soltanto una esigua frazione passa attraverso il suo foro centrale dirigendosi contro la parete opposta del tubo che funge da schermo, per modo che la sua traccia sullo stesso risulta estremamente piccola.

Per la sua esplorazione, si sottopone il fascetto catodico a determinate azioni elettriche mediante le due coppie di placche; così ora il fascetto può muoversi per linee orizzontali o verticali: il primo modo è quello più seguito. Come s'intuisce, il tempo concesso al pennello per percorrere una riga orizzontale è quello stesso che vien concesso ad un foro del disco di Nipkow per esplorare il soggetto pure secondo una linea orizzontale; i successivi scatti verticali verso il basso (1-2; 2-3; 3-4, ecc.) ad opera delle placche orizzontali corrispondendo al numero dei fori del disco di Nipkow.

Alle placche vengono applicate tensioni variabili secondo leggi determinate e generate con speciali circuiti elettrici, per modo che mentre una variazione — durante il tempo che si è detto — agisce sulle placche verticali così da portare, se agisse sola, il pennello nel punto 1' alla fine di tale tempo, un'altra variazione agisce sulle placche orizzontali, in modo che se agisse da sola porterebbe — durante lo stesso tempo — il pennello da 1 in 2. Il pennello alla fine di quel tempo prefissato si troverà dunque in 2', avendo effettivamente percorso il tratto 1-2'.

A questo punto, si annulla la tensione fra le placche verticali ed il pennello fa il cammino in senso inverso; ma sussistendo la carica che ha dato luogo allo spostamento verticale 1-2 si ferma in 2 (invece che in 1 da cui partì per la prima escursione). Ricominciando ora l'azione della variazione di tensione rispettivamente sulle placche verticali e su quelle orizzontali si faranno percorrere al fascetto i successivi tragitti fino in fondo allo schermo; dopo di che per l'annullamento anche della tensione fra le placche orizzontali, il pennello perviene al punto di partenza in 1.

Il tubo catodico, per quanto studiato per la ricezione, si presta molto bene per l'analisi delle pellicole, come si vede nella fig. 8. Il fascetto catodico, di intensità costante, lascia sullo schermo (parete del tubo) fluorescente una traccia luminosa abbastanza intensa per essere proiettata dall'obbiettivo sul fotogramma (qui la pellicola, come al cine-

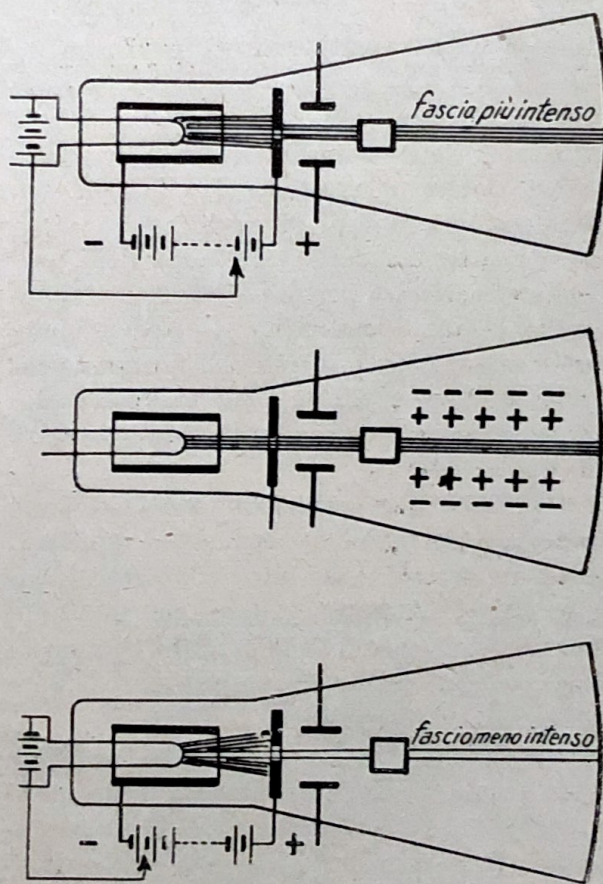



Fig. 12 - Per variare le luminosità sullo schermo, si variano le intensità del fascetto catodico modificando in modo opportuno il potenziale del cilindretto. Rendendo cioè questo più negativo rispetto al filamento (disegno in alto), il pennello si fa più intenso data la sua maggior concentrazione di elettroni; e viceversa (disegno in basso). Il disegno centrale spiega perchè il fascetto non si allarga a ventaglio, annullando così ogni possibilità di essere utilizzato: le tracce dei gas rari del tubo, si scindono in « elettroni » e « protoni » urtando contro gli elettroni del pennello, e mentre i primi — più leggeri — sono proiettati lontano, i « protoni » dànno luogo ad una vera guaina che assorbe gli elettroni del fascetto, i quali tendono a scostarsi dalla traiettoria. Secondo le ultime ricerche, però, si preferisce raggiungere l'ultravuoto nel tubo (avvicinandosi a minimi estremi corrispondenti alla pressione di un mezzo milionesimo di mm. di mercurio) e dare forti accelerazioni agli elettroni.

(1) (Rammentare, per comprendere l'azione del cilindretto, che poli di egual nome si respingono: perciò esso, caricato negativamente, rinvia gli elettroni, che sono delle cariche elettriche negative).

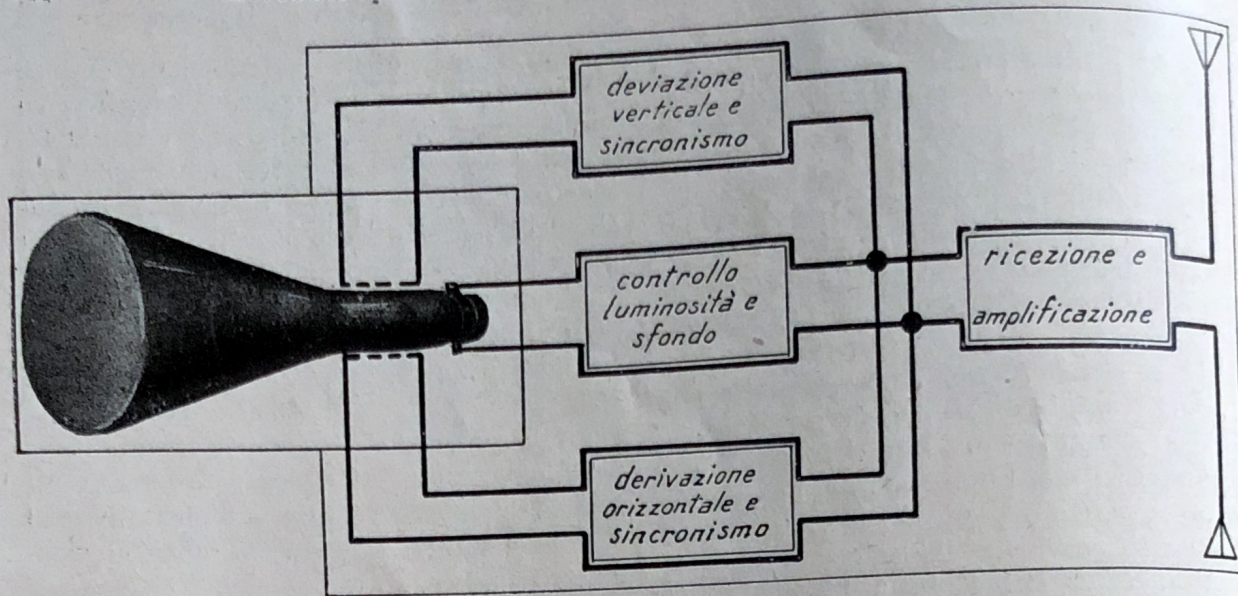



Fig. 13 - Da questo disegno ci si può render conto della semplicità di funzionamento di un tubo catodico ricevente, e poichè tutti i comandi avvengono automaticamente e senza organi meccanici in movimento, si comprende come il tubo catodico sarà l'unico apparecchio adatto per realizzare la televisione domestica.

matografo, deve avanzare a scatti, a meno di non dotare il pennello catodico di soli movimenti orizzontali) di modo che la differente trasparenza delle varie zone della pellicola stessa lascerà passare al di là — e quindi sulla cellula fotoelettrica — luce in maggiore o minor copia: il resto del funzionamento avviene poi nè più nè meno che coll'esplorazione a disco, come si vede rappresentato nella stessa figura 8.

L'uso del tubo catodico come ricevitore comporta qualche altro elemento, e principalmente un sistema che, oltre a dirigere il fascetto per « spazzare » punto per punto lo schermo, riproduca in ogni punto l'intensità luminosa corrispondente a quel dato punto del soggetto trasmesso.

Occorre, in altre parole, modulare fedelmente secondo il variare delle correnti fotoelettriche ricevute l'intensità del fascetto catodico e con essa la luminosità del punto luminoso che cade sullo schermo fluorescente. In pratica, ciò viene realizzato (fig. 12) variando opportunamente il potenziale rispetto al filamento del cilindretto metallico che lo contorna. Se il cilindretto diventa *più negativo* rispetto al filamento, il pennello si ispessisce, mentre se diventa *meno negativo* il pennello si spoglia di elettroni: al cilindretto — con accorgimenti opportuni — vengono quindi applicate le variazioni fotoelettriche che si ricevono. Nella fig. 13 sono rappresentati in modo schematico i collegamenti per la ricezione col tubo catodico.

Prima di terminare, vogliamo accennare ad un dispositivo, denominato *iconoscopio*: esso accoppia ingegnosamente il tubo catodico e la cellula fotoelettrica ed è adatto all'esplorazione e trasmissione di scene animate dirette.

Nella fig. 14 diamo lo schema per l'esplorazione. Come si vede, si tratta di un tubo catodico normale che in luogo del solito schermo fluorescente porta uno speciale « mosaico fotoelettrico » (illustrato nella fig. 15), costituito in effetto da un vero mosaico di sostanza fotosensibile depositata sopra una lastrina di mica, posta a contatto dall'altra parte con una lastra metallica. Ogni elemento di tale « mosaico » funziona come una minuscola cellula fotoelettrica e perciò, essendo tali elementi di dimensioni minime, (fig. 15) vengono di volta in volta inseriti in circuito in numero assai grande dal raggio catodico che funziona come una spazzola meccanica. Il vantaggio sull' ordinario tubo catodico è quello di consentire l' illuminazione della scena dall'esterno, con la conseguente sua nitida proiezione sulla placca a mosaico; ed ecco perchè non solo le pellicole, ma anche le scene animate possono essere efficacemente esplorate, la loro immagine sul mosaico effettuandosi come sulla lastra sensibile di una ordinaria macchina fotografica. Il pennello elettronico, mosso come s'è detto, *spazza* 15, o 20, o più volte al minuto secondo il mosaico sul quale si è formata l'immagine della scena, ed a seconda ch'esso incontra zone chiare oppure scure riceve più o meno grandi

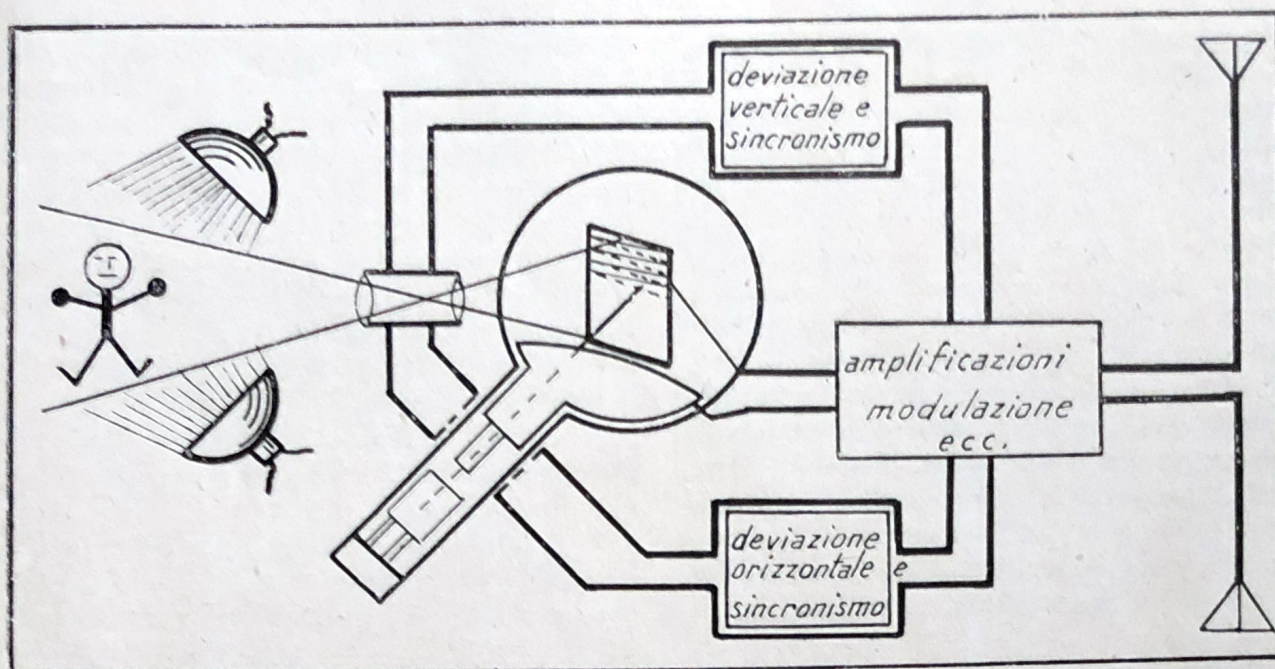



Fig. 14 - Ecco l'apparecchio analizzatore ideato dallo Zworykin, che accoppia il tubo catodico alla cellula fotoelettrica ed è adatto per la esplorazione diretta di scene animate. L'esplorazione avviene per mezzo di un fascetto catodico che « spazza » una speciale superficie fotosensibile sulla quale — come su una lastra fotografica — un obbiettivo fa cadere la nitida e luminosa immagine della scena da trasmettere.

quantità di elettroni emessi dalle singole cellette fotoelettriche elementari; questi, raccolti, danno poi luogo alle solite oscillazioni fotoelettriche. La ricezione avviene mediante il normale tubo catodico.

La televisione nel mondo.

Passati in rapida rassegna i progressi che la televisione ha fatto in questi ultimi anni, vediamo di analizzare la situazione quale oggi si presenta e principalmente di trarre qualche deduzione su quello che sarà il suo probabile sbocco nel campo pratico.

Anzitutto, due parole sulla trasmissione. È qui evidente che la più o meno grande complicazione degli apparati non ha soverchia influenza come nel caso della ricezione, poichè le persone addette alla messa a punto ed al maneggio delle installazioni sono tecnici professionisti, il cui lavoro consiste nel seguire appunto il funzionamento delle stazioni: pertanto il sistema di esplorazione col disco a fori sarà sempre tenuto in gran conto, tanto per le scene dirette dallo *studio*, quanto — e principalmente — per l'analisi delle pellicole. Questo sistema, come è facile capire, non ha portato un vero contributo al progresso della televisione; è innegabile però che ha permesso di girare le difficoltà, così da permettere buone trasmissioni di scene svolgentisi all'aperto che con altri sistemi non avrebbero potuto ancora essere trasmesse. Lo stesso dott. Schubert della « Fernseh » di Zellendorff — che può a ragione essere considerato come il realizzatore del sistema a pellicola intermediaria, e che tanto ha contribuito alla messa a punto degli apparecchi ultrarapidi di sviluppo, fissaggio e lavaggio del negativo — non nasconde che il suo metodo è per ora un ripiego: ripiego che ha però forti probabilità di lunga vita perchè consentirà la tra-

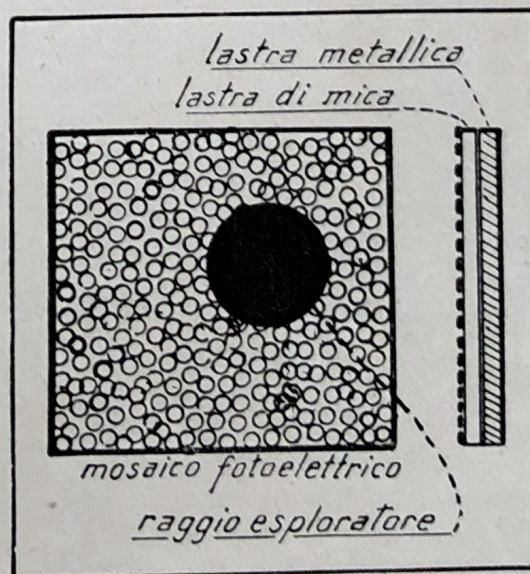



Fig. 15 - Ingrandimento del mosaico fotoelettrico facente parte del nuovo apparecchio ideato dallo Zworykin. Dato il rapporto enorme esistente fra il diametro del raggio esploratore — pur piccolissimo — e quello delle singole cellule fotoelettriche elementari, un buon numero di esse sono interessate nell'esplorazione delle varie zone, consentendo così una nitidissima esplorazione di tutti i particolari della scena.

smissione di svariati programmi con una buona economia.

È lo stesso di quanto oggi avviene con i dischi grammofonici: la « radio » è attrezzatissima per la trasmissione di orchestre, ma una altissima percentuale della musica trasmessa è quella dei dischi, e ciò per ragioni di economia. Egualmente avverrà nella televisione, per la trasmissione col sistema della pellicola intermediaria: nel 1950 — poniamo — la televisione sarà ormai perfetta, ma molto probabilmente la pellicola intermediaria esisterà ancora, perchè con la spesa, una volta tanto, della ripresa cinematografica di una data opera teatrale, di un certo programma di varietà ecc. si potranno combinare buoni ed interessanti programmi per tutte le stazioni, successivamente.

Veniamo ora alla ricezione. Qui il problema da risolvere è quello di creare apparecchi semplici e facili da manovrare; quindi, se il disco con le lenti, la ruota a specchi, la spirale di specchi e simili apparati offrono pregi innegabili, tutte le loro doti scompaiono di fronte alle prerogative del tubo catodico, il cui funzionamento avviene in modo assolutamente statico, per cui la persona più digiuna di tecnica può manovrare l'apparecchio domestico, come oggi usa con la « radio » di famiglia. Non v'è quindi da andare molto errati prevedendo che — a meno di sistemi ancor più semplici e perfetti — il tubo catodico sarà quello che trionferà nella categoria degli apparecchi riceventi. Per quanto concerne il « quadro » di immagine, attualmente le sue massime dimensioni sono di cm. 18×24; ma la luminosità e la finezza sono tali che qualsiasi particolare può essere osservato anche a parecchi metri di distanza ed in una camera perfettamente illuminata.

Eccoci ora alla questione più interessante: quando, finalmente, il pubblico potrà vedere qualche cosa di concreto?

Profetare non è molto facile su questo argomento: tuttavia pensiamo di non errare affermando che anche in Italia si farà qualche cosa entro l'anno in corso. Occorre però intenderci bene sul significato di quanto abbiamo detto, per non equivocare.

La televisione pratica si divide in due categorie: quella sperimentale e quella artistica. La prima corrisponde al necessario periodo di orientamento per la messa a punto degli impianti, prima di passare alla seconda. Questa sarà quindi la *vera* televisione, capace di svolgere tecnicamente ed artisticamente determinati programmi. Orbene, all'estero si è fatto finora soltanto della televisione sperimentale, e se la cosa in sè è lodevole per il fatto che numerosi dilettanti hanno potuto interessarsene e divertirsi, non si può d'altra parte negare che il perdurare di tale situazione d'incertezza ha creato impazienza nel pubblico, affanno di ricerca negli ambienti tecnici e conseguente nervosismo nei gruppi commerciali che si sono veduti costretti a sempre rimandare all'indomani il nuovo programma di lavoro.

Ritornando ora all'Italia, possiamo precisare che il primo passo dopo lo studio dei fenomeni dovuti alla propagazione di onde corte, sarà evidentemente quello della stazione sperimentale (1) e durante tale periodo molti dilettanti troveranno facili vie per approntare un apparato ricevente (per ovvie ragioni, in commercio non ve ne saranno ancora). Dopo almeno un semestre di prove sarà possibile passare alla televisione artistica.

Prima di finire, ci sia concessa un'anticipazione: alla vigilia della realizzazione pratica, sta per entrare nella lotta in questo campo nuovo e fecondo anche una giovane nostra organizzazione industriale che sui brevetti di un tecnico italiano (2) ha già messo a punto un sistema di trasmissione di pellicole ad alto dettaglio (sistema che può anche esplorare scene dal vero a luce naturale) oltre ad un apparecchio di ricezione di semplicissimo funzionamento.

Per la necessità già accennata di effettuare le trasmissioni su onde di 6 metri (con finezza di esplorazione di 180 linee), e tenuto conto della forte attenuazione subìta da queste onde durante la loro propagazione, non è possibile per ora pensare che all'allestimento di stazioni locali, con un campo di circa 50 km. di raggio: una sola città avrà quindi l'onore di essere scelta per l'impianto della prima stazione di televisione.

Quale sarà la favorita?

LUCIANO BONACOSSA

---

(1) Esperimenti per indagare sui fenomeni connessi alla propagazione delle onde ad alta frequenza vengono già da tempo effettuati da un'apposita stazione dell'EIAR (a Torino) su onda di m. 6,90 con trasmissioni giornaliere.

(2) L'ing. Arturo Castellani ha studiato e realizzato in laboratorio, col concorso di un'industria attrezzata al riguardo, un nuovo sistema statico di trasmissione con tubo a raggi catodici, da usare principalmente per scene all'aperto, anche senza grandi illuminazioni.

LA REGOLAZIONE DEL TRAFFICO NELLE CITTA'

Nelle strade è il volto di una città. Nel flusso dei veicoli e di utenti che su di esse trascorrono, in velocità e ritmi difformi, è espressa la sua potenza di vita e la sua volontà di divenire.

I grandi flussi d'apporto e d'immissione raggiungono le metropoli moderne e si dipartono da esse con regolarità oraria, e sono facilmente identificabili nelle grandi punte direzionali orarie del traffico cittadino.

Le città sono infatti comunità residenziali che hanno possibilità di esistenza e di accrescimento solo in quanto posseggono facilità di interscambio fra i loro elementi ed adeguato allacciamento con l'esterno.

Tutto il complesso fenomeno di assorbimento, disintegrazione e produzione individuale e collettiva che in esse si svolge, si compie, come nell'organismo fisiologico, attraverso la circolazione viaria.

Circolazione la quale genera un apporto di merci e di individui produttori dalle arterie esterne, apporto che viene assorbito e suddiviso come da capillari nelle vie cittadine e restituito trasformato e manufatto, se merce, o dopo aver fornito la propria opera, se elemento produttore. Le grandi vie della terra e del mare irradiano poi nel mondo tale produzione e le piccole arterie o ferrovie suburbane riportano il lavoratore che diede la sua fatica all'attività della metropoli.

Dalla fine del secolo scorso un fatto nuovo ha radicalmente modificato l'aspetto della circolazione: la meccanizzazione dei mezzi di trasporto. Non è mutata la ragion d'essere del fatto circolatorio, che fu sempre uguale in ogni tempo; ma, indubbiamente, l'apparizione dei mezzi meccanici di trasporto ha qualitativamente e quantitativamente modificato i flussi che percorrono le strade ed ha creato nuove esigenze e nuovi pericoli.

Soprattutto gli automezzi, col loro maggior sviluppo (che, solo ora in alcune città d'America sembra segnare un tempo d'arresto per l'insorgente fenomeno della saturazione), hanno radicalmente trasformata la vita della strada.

Gloriosa espressione della volontà umana che ha dato vita al metallo e che dalla morta natura ha creato potenza di moto, l'autoveicolo si è imposto, dominatore della distanza. Per esso molte previdenze furono studiate, nuove strade create o sistemate per adeguarsi alla sua esigenza di velocità nelle maggiori possibili garanzie di sicurezza. Ogni misoneismo del primo tempo fu superato. La civiltà non si arresta e non poteva arrestarsi l'assalto degli uomini verso lo spazio ed il cielo.

UNO DEI PRIMISSIMI AGENTI PREPOSTI ALLA REGOLAZIONE DEL TRAFFICO, OLTRE 40 ANNI FA, IN SERVIZIO AD UN IMPORTANTE CROCIVIO DI NUOVA YORK.

Ma chi obbiettivamente esamini oggi il fenomeno della circolazione urbana nella sua realtà e complessità, pur ammettendo la preminenza assoluta dell'automezzo, deve riconoscere che essa è costituita di altri elementi circolanti, alcuni dei quali destinati a venir sostituiti da mezzi meccanici, altri invece insostituibili presumibilmente anche nell'avvenire.

Astraendo quindi anche dal ciclista, dal motociclista, dal guidatore di veicoli a traino animale (il cui destino può dirsi segnato entro limiti di tempo proporzionali allo sviluppo meccanico civile

dei vari paesi), vi è un elemento che, secondo ogni apparenza, rimarrà insostituibile nella circolazione cittadina: il pedone. Egli rappresenta l'elemento ultimo infinitesimale per il trasporto della produzione e dell'attività creativa ed è identificabile anche in ogni autista dal momento che questi discende dalla propria macchina per recare il suo individuale apporto alla vita complessa della città.

Senza tale elemento infinitesimale di penetrazione in profondità la stessa circolazione diverrebbe sterile o quasi. Bisogna quindi che la regolamentazione viaria cittadina fornisca adeguate previdenze per il suo moto e per la sua sicurezza in quanto egli è elemento necessario ed insostituibile.

Una delle situazioni più assurde e paradossali che si osserva nella rete viaria di molti grandi centri è che, mentre nelle zone periferiche vi sono strade adeguate od anche esuberanti alle esigenze della circolazione esistente, nella zona centrale maggiormente affaticata di traffico, perchè in essa sono rimaste o si sono accentrate le maggiori attività cittadine, si hanno vie inadeguate a contenere e dare armonico deflusso al traffico che trascorre su esse talvolta in paurose « punte » orarie.

Cause e situazioni diverse hanno

POTENZIALITÀ DI PARCHEGGIO REALIZZATA A NUOVA YORK-MANHATTAN, AL DI SOTTO DELLA 61ª STRADA.

ASPETTI DEL TRAFFICO NELLA FIFTH AVENUE DI NUOVA YORK NELL'ORA DI MEZZODÌ.

creato uguali conseguenze. In alcuni centri cittadini di oltre oceano, nel Looping di Chicago, nella Downtown di Pittsburg, nelle adiacenza di Wall Street di Nuova York lo sviluppo vertiginoso degli interessi e delle aziende non ha consentito a tali vie, per quanto relativamente moderne, di adeguarsi alle esigenze del traffico crescente; nella City di Londra ed in misura ri-

stretta in altre città minori come Milano, la permanenza nel vecchio centro urbano dei maggiori istituti ed Enti sociali e di affari ha creato tale situazione paradossale.

È la condizione di un cuore atrofico, da cui si dipartano arterie enormi. È quello stato patologico che, con similitudine forse inesatta, fu definito « arteriosclerosi della città ».

Più precisamente potrebbe parlarsi di cuore forzato. Le arterie viarie periferiche non presentano infatti fenomeni di congestione. È il centro di irradiazione e di accesso del flusso circolatorio che risente del moto faticoso e difficile della sua circolazione sino alla vera e propria minaccia di blocco.

Un fatto aggrava la situazione per i veicoli. Parlo particolarmente dell'automezzo quale elemento predominante della circolazione. Esso ha due esigenze opposte, quella di muoversi e quella di sostare, nello stesso modo che è necessario che una porta, a seconda delle circostanze, rimanga chiusa od aperta.

Premesso il fatto che non molte città possiedono nel loro centro luoghi e parchi di sosta privati o pubblici all' infuori

ANNO 1934
AUTO N. 2.213
Superficie m.² 17.701

ANNO 1927
AUTO N. 238
Superficie m.² 1903

DIFFERENZA TRA GLI SPAZI ADIBITI A PARCHEGGIO NEGLI ANNI 1927 E 1934 NELLA ZONA CENTRALE DI MILANO.

ALLINEAMENTO DI AUTOVEICOLI ALL'INGRESSO DELL'HOLLAND TUNNEL A NUOVA YORK.

DOPPIA SOGLIA DI CONTATTO PER IL COMANDO DELL'APPARECCHIO A RICHIESTA, SISTEMA ELETTROPNEUMATICO « WÄDEUSWIL ».

centro di Milano è ugualmente dimostrativo di quanto, con esito soddisfacente malgrado le peculiari condizioni del centro cittadino e la coesistenza della rete tranviaria, si sia potuto realizzare nella metropoli lombarda anche sotto questo rapporto.

Si è molto discusso circa i metodi di regolazione del traffico nelle grandi città. Tralascio di parlare delle segnalazioni a cartello monitorio od inibitorio, già abbastanza note ai lettori di questa Rivista e che forse hanno avuto onore di discussioni troppo prolungate sulle rive di molti laghi, dal Lemano al Michigan, per arrivare a conclusioni notevolmente discordanti fra il gruppo europeo continentale e quello anglosassone.

Dissenso comprensibile, se non giustificabile, qualora si limitasse da parte del secondo alla preferenza di usare indicazioni scritte anzichè figurative; meno comprensibile quando deduzioni di scienziati di Paesi diversi portino a conclusioni discordanti circa la visibilità dei colori impiegati.

Ove invece un certo consenso si è raggiunto, è nelle segnalazioni che regolano nelle città il moto dei veicoli.

Agenti del traffico ed apparecchi di segnalazione forniscono in tutti i Paesi segnalazioni pressochè similari.

Fasi essenziali della segnalazione dei crocivi sono il movimento e l'arresto del traffico alternati sulle direttrici. Ad essi corrispondono ovunque una segnalazione manuale ben comprensibile e due colori semaforici essenziali: il verde ed il rosso.

A queste fasi cardinali di alternanza di movimento fu quasi sempre interposto un periodo intermedio, definito quale periodo di sgombro, di attenzione o *clearance period*. Esso è segnalato generalmente dall'agente col braccio destro alzato e dal semaforo con luce gialla oppure giallo-verde, ed a Nuova York

delle platee stradali, ne consegue che dovendosi far fronte a questa esigenza nei limiti del possibile, si viene a ridurre la potenzialità delle arterie centrali degli spazi che devono assegnarsi alle soste, sempre naturalmente più richieste nel centro cittadino che altrove. Nè il negare in modo assoluto o quasi tale concessione sarebbe possibile: ciò equivarrebbe a diminuire molta parte dell'utilità del fatto circolatorio.

È opera molto spesso di paziente studio il sottrarre dalle ristrette vie del centro già inadeguate di per sè alle esigenze del traffico, spazi sufficienti a soste e parcheggi, pur mantenendo armonia e ritmo nel flusso circolatorio. Ma con attento esame, valutando caso per caso, condizioni locali ed esigenze generali, è possibile giungere a risultati soddisfacenti, che, pur non incidendo sul moto circolatorio, utilizzino al massimo limite quanto possa rendersi disponibile per la sosta.

Il grafico a pag. 122 dimostra quanto il Commissario J. Bolan abbia saputo fare per la zona degli affari di Nuova York. L'aumento di numero e di efficienza dei luoghi di sosta del

IMPIANTO SEMAFORICO DEL TIPO « A RICHIESTA » IN FUNZIONE A BASILEA (SISTEMA ELETTROPNEUMATICO « WÄDEUSWIL »).

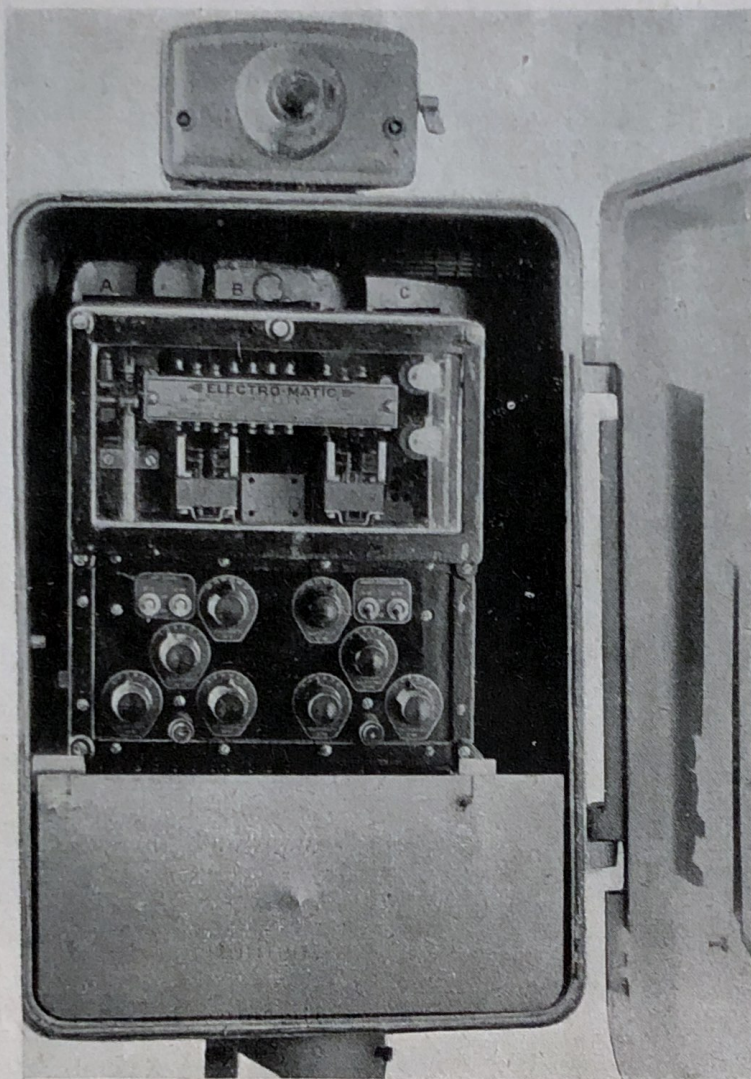
con luce rossa su tutte le direzioni. Tempo necessario perchè l'inversione del movimento avvenga senza confusioni e pericoli.

Crocivio = crux viae = crux mortis. Equazione macabra che ha oggi perduto molta parte della sua ragione di essere, specialmente da quando nelle vie più affaticate di traffico delle grandi città si è provveduto ad adeguata regolazione del traffico, inclusa quella del movimento dei pedoni, ed insieme alla loro tutela. La maggior potenza delle automobili, la loro accresciuta velocità e la diminuzione di controllo sulle vie periferiche tendono oggi, e questo non solo da noi, a spostare la maggiore percentuale degli incidenti, specialmente di quelli mortali, sulle grandi arterie periferiche, mentre quella ai crocivi segnalati segna una graduale, notevole diminuzione.

Malgrado ciò, l'intersezione nella zona centrale cittadina permane e resta sempre uno dei punti più sensibili della circolazione. Essa deve sopportare in modo alterno la somma del traffico delle arterie che si incrociano su di essa. Quando queste siano in numero maggiore di quelle del crocivio *tipo*, il problema si aggrava non solo in rapporto alle esigenze ed alla eventuale insufficienza di spazio, ma anche alla somma delle diverse direzioni e svolte dei flussi, che non debbono in una buona regolazione mai collidere e sempre devono trovare nel tempo ristretto adeguato deflusso.

Bisogna in questi casi adottare provvidenze particolari, dato che le fasi di alternanza dei tempi essenziali — rosso e verde — vengono ad aumentare, restringendosi conseguentemente per ognuna il tempo di libero passaggio e dovendosi ancora, dopo ogni fase di moto, concedere il periodo intermediario fra le alternanze suddette.

La necessità della segnalazione meccanica insorge non quando il traffico abbia raggiunto un dato volume espresso nel numero orario di veicoli transitanti nelle ore di punta, ma quando si verifichi nei flussi un grado notevole di densità, che è rapporto fra tale volume e potenzialità della strada, o solo allorchè la complicazione delle direzioni conseguenti a crocivi multipli e irregolari rendano inadeguata o praticamente poco comprensibile la segnalazione manuale.

Quest'ultima però implica sempre il lavoro

L'APPARATO DELL'IMPIANTO REGOLATORE SEMAFORICO DI MILANO.

sfibrante e gravoso dell'agente ed inoltre è sempre più facilmente discutibile di quella con mezzi meccanici. Elementi, questi, che non possono svalutarsi nè dal punto di vista umanitario nè dall'interesse stesso della circolazione. La segnalazione meccanica, meno qualche eccezione e qualche apparecchio apparso in tempi lontani ed oggi posto fuori impiego, viene effettuata a mezzo di apparecchi semaforici che forniscono le indicazioni luminose proiettate attraverso lenti generalmente di forma circolare e di diametro pressochè uguale in ogni paese.

Come si è detto, la sequenza dei colori varia nelle città anche se appartenenti allo stesso Stato. Lungo è stato il dissenso e prolungata la discussione circa l'impiego del periodo intermedio segnalato generalmente con luce gialla da interporsi fra le alternanze basilari di movimento alle intersezioni. La tendenza favorevole ha quasi ovunque prevalso, cosicchè la maggior parte dei semafori è oggi a sistema tricolore, con lenti rosse, gialle e verdi verso ognuna direzione. In alcune città, tra cui Nuova York, invece è ancora rimasto in impiego il sistema semaforico bicolore (rosso e verde) ed anche in alcuni punti unicolore (rosso), dandosi in quest'ultimo caso alla segnalazione di fanale spento il significato di via libera, che generalmente si indica colla luce verde, e indicando il periodo intermedio fra le alternanze con un periodo di tutto rosso su ogni direzione.

Questo sistema che farebbe apparire in arretrato la grande metropoli americana anche in confronto alle città degli Stati Uniti d'America, trova una particolare ragione di esistenza nelle peculiari condizioni e modalità, con cui si svolge il traffico dei veicoli ed il movimento dei pedoni nelle sue arterie.

Tale stato di cose spiega anche perchè in detta città non si siano nemmeno sinora impiegati su larga scala i sistemi più moderni di avviamento meccanico del traffico.

Come è noto la segnalazione semaforica può essere comandata a mano, oppure regolata automaticamente; in quest'ultimo caso — se isolata — dando ai movimenti tempi proporzionali alle constatate esigenze ed ai volumi del traffico che transitano sulle arterie intersecanti.

L' apparecchio semaforico può funzionare coordinato con altri. Primi sistemi in applicazione furono il *coordinato semplice*, nel quale i semafori fornivano identica contemporanea segnalazione sul percorso dell'arteria ed il *progressivo semplice*, nel quale ogni semaforo o gruppo di semafori segnalavano contemporaneamente uguale indicazione di via libera o di arresto mentre il successivo od i successivi fornivano l'indicazione opposta.

L'ultimo sistema, come si è sopra accennato, è ancora in uso a Nuova York in molte strade.

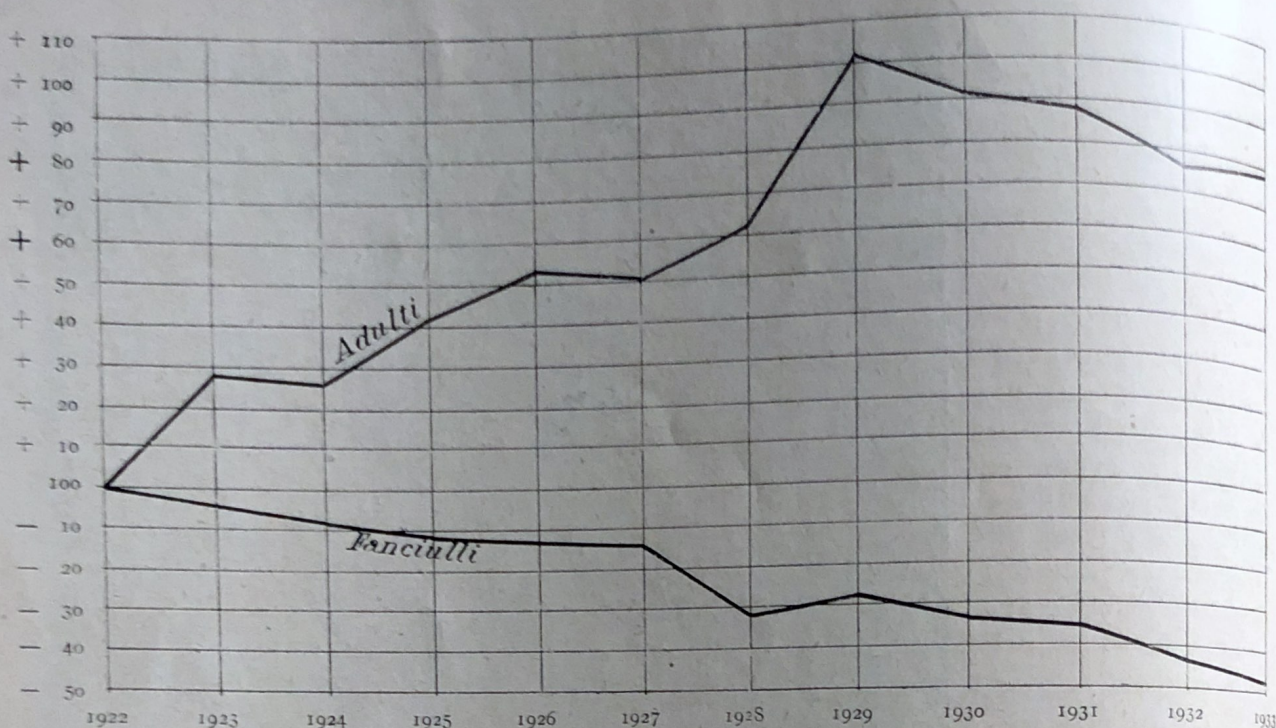
Il sistema *progressivo flessibile* invece si propone di realizzare un movimento continuo del flusso dei veicoli sull'arteria segnalata.

Ciò si ottiene attraverso opportuni sfasamenti alle varie intersezioni delle arterie. Esse vengono calcolate per le due direzioni dell'arteria, in rapporto alla distanza fra i crocevia ed alla velocità di progresso che, dopo i necessari e prolungati accertamenti, si è riconosciuta realizzabile ed idonea per la via stessa. L'applicazione di tale sistema richiede attenta valutazione del volume, densità e caratteristiche del traffico nei vari momenti.

Con adatti accorgimenti si può anche ottenere di convogliare secondo una linea di progresso, conforme alla sua diversa velocità, il movimento tranviario e di regolare il transito di masse pedonali sulla carreggiata lungo le arterie in punti lontani dalle intersezioni, calcolandole come flusso intersecante di veicoli con minore velocità di progresso.

IMPIANTO SEMAFORICO, SISTEMA « ELETTROMATICO » DEL TIPO « A RICHIESTA » IN FUNZIONE A MILANO.

Nell'intero sistema i vari tempi da concedersi ai movimenti delle intersezioni debbono essere sempre contenuti in un periodo fisso chiamato « ciclo ». La durata di esso deve essere messa in rapporto alle condizioni locali della circolazione ed anche al numero dei tempi che occorre dare a qualche crocivio non del tipo elementare e può variarsi durante la giornata in rapporto alle particolari esigenze della circolazione nelle diverse ore.

Altro tipo di segnalazione meccanica che da qualche tempo si va diffondendo è quello *a richiesta*. Si tratta di semafori, le cui indicazioni sono comandate dal passaggio dei veicoli su speciali soglie adattate sulla carreggiata stradale e che comandano le alternanze attraverso speciali contatti e soccorritori elettrici. Naturalmente, in tali apparecchi la concessione di « via libera » al veicolo od ai veicoli sopraggiunti su una direttrice di un'intersezione avviene solo quando su quella, o quelle intersecanti, non ne siano sopraggiunti altri in precedenza, che abbiano già ottenuto priorità di passaggio. Tale apparecchiatura isolata funziona pressochè come un agente. In alcuni di tali semafori si può realizzare un tempo prefissato di verde per i flussi di un'arteria principale ed è possibile quindi la coordinazione in sistema. Nella maggior parte poi anche il tempo necessario per il passaggio di veicoli a velocità diversa è valutato ed apprezzato dall'apparecchiatura, in modo da bloccare il traffico sull'arteria intersecante per un periodo adeguato alla velocità di progresso di ognuno di essi per di-

INDICE COMPARATIVO DEGLI INFORTUNÌ MORTALI RIGUARDANTI FANCIULLI ED ADULTI, AVVENUTI A NUOVA YORK DALL'ANNO 1922 (INDICE 100), ALL'ANNO 1933.

simpegnare l'intersezione.

È un metodo che ha notevoli pregi, specie se isolato o raccordato su arterie che abbiano crocevia a distanze non troppo ravvicinate, pressochè uguali e con flussi pressochè di uguale potenza. Meno consigliabile appare l'impianto ove non sussistano queste condizioni. Le inevitabili partenze da fermo, possono ridurre la possibilità di transito dei veicoli che potrebbero invece avere passaggio in maggior numero ove potessero mantenersi in continuo movimento e senza arresti nel loro deflusso. Utile però può esserne l'impiego in punti nei quali la segnalazione può assumere particolare valore protettivo pur in assenza di intenso traffico. Si deve anche tener conto del fatto che tali segnalazioni funzionano ininterrottamente nelle ore del giorno e della notte, durante le quali quelle raccordate in sistema « progressivo flessibile » non possono che molto difficilmente adeguarsi alle poche unità che percorrono le vie della città.

Oltre a sottrarre l'agente — esposto per più ore alle intemperie ed alla inclemenza delle varie stagioni — alla macerante fatica della segnalazione stradale, ed oltre a fornire indicazioni assolutamente inequivocabili, la segnalazione meccanica contribuisce a ridurre notevolmente gli infortuni stradali. Constatazioni e statistiche in questo senso sono state fatte su larga scala in città nord-americane ed anche da noi le prime desunzioni confermano tali felici risultanze.

Gli infortuni con esito letale hanno assunto a Nuova York una netta tendenza alla diminuzione dopo una più vasta applicazione di segnalazioni semaforiche. Se una notevole parte di tale successo deve indubbiamente riferirsi all'attività delle Associazioni e Comitati per la protezione del fanciullo dai pericoli della strada, sarebbe ingiusto dimenticare quanta altra parte è conseguente alla più estesa segnalazione meccanizzata in quella città.

C. SOLARI

(fot. C. Hosquet, Valtournanche)

UN TRONCO DELLA NUOVA STRADA DA VALTOURNANCHE AL BREUIL (NELLO SFONDO, A SINISTRA, LA DENT D'HÉRENS; A DESTRA, LA BELLA PIRAMIDE DEL CERVINO).

LA STRADA VERSO IL REGNO DEL CERVINO

La Valtournanche è l'anticamera di un monte, più che una valle tra monti. Quando vien fatto di pensare ad essa — scrive lo storico Felice Ferrero — non si vede cogli occhi della mente che una sola punta, il Cervino. E non si rammentano che ricordi d'audaci imprese di alpinisti, di adoratori di questo monte famosissimo, intorno al quale più a lungo infuriò la battaglia e che più a lungo resistette agli attacchi. La sua riputazione di inaccessibile, la facilità con la quale respingeva gli scalatori, la rivalità che i vari tentativi eccitarono tra alpinisti famosi e, infine, la catastrofe che oscurò il primo successo, e le successive vittorie hanno creato attorno a questo monte una celebrità mondiale.

La salita della vallata da Châtillon sino al Breuil non è che una corsa di ventisei chilometri alla ricerca di questo gigante delle Alpi che De Amicis definisce « imperatore », Giuseppe Giacosa chiama « il titano » e Guido Rey « il colosso », Edoardo Whymper « il tragico » (e ne ha ben ragione), De Saussure « l'inaccessibile », Charles Gos « il superbo », Coolidge « il sublime ».

Se per tanti anni è stato inaccessibile agli uomini, è pure — pel massimo tratto della Valtournanche — invisibile ad occhi umani. Il turista viaggia in questa sorridente vallata quasi incurante delle bellezze che ha attorno, guardando sempre in su, in cerca del Cervino! Sale per la valle lunga e diritta senza osservare a destra o a manca i punti degni di rilievo, preso da una specie di impazienza, di ossessione per il gran monte la cui cima sembra giuochi a nascondersi al viandante assetato di sua vista. Soltanto ad Antey, quasi d'improvviso come per un giuoco di scena, appare agli occhi attoniti l'imma-

(*fot. Piccardo*)

LUNGO LA NUOVA STRADA DA VALTOURNANCHE AL BREUIL (VEDUTA ESTIVA).

ne e snella piramide; ma è un attimo, perchè percorsi appena alcuni metri di strada l'ammirevole vista ci è tolta, ed è soltanto al Breuil che il Cervino ci ritornerà dinanzi, anzi disopra, e ci sbarrerà il cammino non più con l'aspetto snello e aguzzo di Antey, ma trasformato in un tozzo e massiccio cono rosicchiato all'apice, leggermente rovesciato verso la Svizzera.

Finora a Valtournanche aveva termine la strada carrozzabile, cessavano le moderne comodità dell' automobile e del torpedone. Una mulattiera s'arrampicava verso la borgata Crépin a 1550 metri, e per il piano di Proz raggiungeva in un'ora, a 1742 metri, il Gouffre des Busserailles, (il mirabile orrido scoperto nel 1865 dai Fratelli Maquignaz e che J. A. Carrel misurò in 104 metri di lunghezza per 35 di profondità).

(*fot. Piccardo*)

LUNGO LA VIA DEL BREUIL (VEDUTA ESTIVA).

Era questa, fino a qualche tempo fa, la prima tappa d'obbligo per l'alpinista che si avviava verso il regno del Cervino. La strada saliva quindi alla Cappella di N. S. della Guardia e, poco oltre, si aveva una prima veduta imponente sul Château des Dames, sulla Becca di Guin, sui Jumeaux e

LA FRAZIONCINA DI PROZ, POCO PRIMA DEL GOUFFRE, DALLA NUOVA STRADA.

sulla Dent d'Hérens. Soltanto dopo avere attraversato il piano di Savarey appariva di fronte il monte gigante e la mulattiera terminava a poco più di duemila metri alla Cap-

ALL'INGRESSO DELLA GOLA DOVE SI APRE IL GOUFFRE DES BUSSERAILLES.

UN TRATTO DELLA STRADA VEDUTO DALL'ALTO DI UNA DELLE SERPENTINE DOPO LA GOLA.

comodi alberghi di Valtournanche o si fermavano a spiarlo dalla finestra di Antey....

⁂

Il Cervino ha difeso per molti anni la sua integrità, ma gli uomini hanno finito col prevalere.

Un progetto che una volta sarebbe sembrato un sogno è stato ora realizzato con la creazione di una carrozzabile che da Valtournanche al Breuil costituisce un viaggio brevissimo per gli automezzi e una passeggiata piacevole per chi va a piedi. Tale strada, che risulta più pittoresca dell' antica mulattiera, è lunga complessivamente otto chilometri e mezzo; abbastanza larga, di pendenza regolare e tutta a mezza costa.

Il suo tracciato si svolge sul versante sinistro del torrente Marmore, epperciò serve il maggior numero di frazioni che si trovano appunto su tale versante della valle. Inoltre sono in questo modo evitati i tratti valangosi che minacciano la riva de-

pella del Breuil, dominata dalla piccola altura del Giomein.

Questo itinerario di otto chilometri, quasi tutto in ripida salita, veniva percorso a piedi o sul mulo in due o tre ore ed era come una dignitosa preparazione dell'alpinista al suo ingresso nella maestosa conca. Sembrava una fatica imposta come un rito da questo monarca delle Alpi soltanto ai suoi fedeli, ai suoi appassionati. Gli altri s'arrestavano ai

stra del torrente. Verranno però costruiti dei raccordi con l'importante frazione di Crépin, nonchè cogli alpeggi di Perrères, Layette, Promindoz e altri. L'importo complessivo sarà di circa due milioni di lire e verrà sostenuto dal Comune, dai proprietari di alpeggi, alberghi e ville come contributi di miglioria, dalla Società Idroelettrica Marmore, dallo Stato e dalla Provincia.

Vantaggi immediati e vantaggi futuri riu-

sciranno a placare gli innamorati delle selvagge bellezze e delle candide silenziosità e a compensare quella che fu da loro definita « la profanazione civilizzatrice » della meravigliosa conca dominata dalla più bella vetta che si erge sulla cresta delle Alpi. In definitiva, anche questi alpinisti irriducibili dovranno convincersi che con la nuova rotabile sarà d' ora in avanti ben più facile e sollecito salire più in alto, verso il Cervino, il Teodulo, le Cime Bianche, le Grandes Murailles, mentre pure altri vantaggi hanno indotto all'attuazione del progetto.

LA STRADA IN PROSSIMITÀ DEL PIANO DEL BREUIL, CON LO SFONDO MAESTOSO DEL CERVINO.

Considerata dal punto di vista agricolo, la nuova strada pone in valore un amplissimo bacino, dotato di numerosi pascoli e alpeggi popolati di oltre mille capi bovini, alpeggi che finora erano isolati e quasi segregati in mezzo all' imponente catena alpina. Trasformando le condizioni di viabilità, a parte il maggior incremento turistico, si viene in soccorso all'industria zootecnica facilitando il commercio del bestiame, il trasporto dei latticini e specialmente delle rinomate « fontine », prelibata specialità dell'Aostano.

Dal punto di vista demografico, che tanto sta a cuore del Regime, questa strada favorirà il ripopolamento della montagna creando un nuovo centro abitato al Breuil dove anche nell'inverno, oltrechè d'estate, potranno svilupparsi ragioni di vita turistica e di attività rimuneratrice per la popolazione.

Considerata infine nel suo aspetto nazionale, la strada viene a creare sul versante italiano del Cervino e del Rosa un centro abitato che potrà gareggiare un giorno con quelli dell'opposto versante svizzero, dove perfino una ferrovia elettrica sale a tremila metri all'orlo dei ghiacciai. Inoltre il Breuil è la base comoda per l'accesso al Colle del Teodulo, unico valico facilmente attraversa-

(fot. Mariani)

GIORNATA DI BUFERA INVERNALE SUL CERVINO.

bile in un vasto settore di impervia montagna e che immette in una zona di grande importanza turistica, quella di Zermatt.

***

Pittoresca, abbiamo detto, è la nuova strada. Con pochi ed ampi risvolti supera la gola del Gouffre des Busserailles e la ripida erta di N. S. della Guardia; si stringe contro le pareti rocciose difendendosi dal vuoto del pauroso burrone che scoscende sul Marmore con frange di stalattiti argentee; poi sbuca nel piano grandioso del Breuil davanti alla maestà superba del Cervino. In questo punto la traccia della nuova strada si sdoppia: si lancia a destra verso le morbide ondulazioni del Lago Azzurro, cosiddetto per le sue terse acque che riflettono in colore di turchese la poderosa piramide del monte, e punta decisamente verso il basso campanile della chiesetta di N. S. degli Eremiti la cui denominazione si dice risalga all'epoca di San Teodulo, vescovo di Sion, e dove pare sia in antico esistito un oratorio.

Una pia leggenda, tramandata di generazione in generazione, afferma che sia stata la Madonna a scegliersi la conca del Breuil per sua dimora. La statua stava in un convento di eremiti di là del Teodulo. Gli alpigiani, che erano andati a prenderla per recarla al piano del Breuil, strada facendo avevano deciso di trasportarla a Châtillon; ma quando giunsero al Gouffre des Busserailles sentirono sulle spalle un peso così schiacciante che dovettero fermarsi: la statua sembrava divenuta di piombo. Disse qualcuno: « La Madonna vuol tornare al Breuil ». E allora ripresero la via già fatta e la statua si fece leggera come una piuma. Le leggende cristiane sono tutte belle e delicate. Così la Madonna degli Eremiti rimase fra le poche case di quel tempo. Oggi il Breuil è un grazioso centro alberghiero in via di grandi trasformazioni e miglioramenti.

La strada si arresta però prima della chiesetta. Con due scopi: per dare un largo spiazzo alle automobili che saliranno lassù; e perchè l'ammassamento delle macchine e il rom-

(*fot. Mariani*)

NOSTRA SIGNORA DEGLI EREMITI AL PIANO DEL BREUIL. - (A MEZZA COSTA, L'ALBERGO DEL GIOMEIN; NELLO SFONDO, IL CERVINO).

MAGNIFICI CAMPI DA SCIATORI TRA IL PIANO DEL BREUIL E IL COLLE DEL TEODULO.

bo dei motori non offendano il maestoso paesaggio alpino.

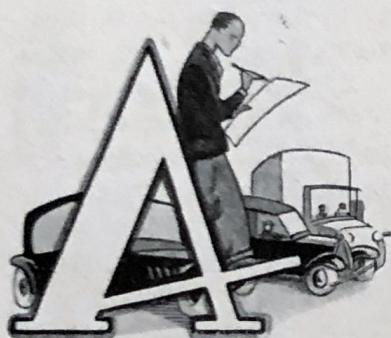
Il piano del Breuil, dalla chiesetta alle falde del Cervino, resterà inviolabile, si dice. Nè automobili, nè alberghi, nè ville! Il nuovo piano regolatore dunque non offenderà la suggestiva bellezza del vecchio Breuil. Il nuovo paesino progettato (perchè la strada oggi compiuta non è che un particolare, non è che un moderno e più facile e più rapido accesso), con le sue casette, i suoi alberghi e forse la stazione della funivia che si allaccerà al Plan Torrette a 2500 metri, in attesa di arrivare al Teodulo, sorgerà a destra, nelle pieghe del terreno che portano al vallone delle Cime Bianche. Così saranno difese, tenuto buon calcolo delle ragioni dei nuovi tempi, le bellezze naturali di quello che fu definito « il più bel paesaggio alpino d'Europa ».

La nuova strada favorisce l'afflusso degli appassionati della montagna nel regno del Cervino, dove si può trovare neve ottima e abbondante fino a tutto maggio, quando cioè nelle altre località turistiche la stagione invernale è finita, oppure è per finire. Anche la modesta discesa per la nuova strada carrozzabile dal Breuil offrirà delle attrattive agli sciatori. La pendenza, salvo il tratto superiore che è pianeggiante, è sufficiente per permettere, con buone condizioni di neve, una piacevole velocità. E siccome, pur se la strada sarà aperta al transito delle automobili, numerosi saranno i turisti che scenderanno sciando a Valtournanche, è da augurarsi che sia accolta una raccomandazione. Si vorrebbe che lo sgombro della neve non fosse fatto con sistemi che scoprano addirittura il fondo stradale; e a questo proposito si rammenta che l'anno scorso a Cortina d'Ampezzo il concorso delle macchine spazzaneve diede un posto d'onore a quelle che aprivano la strada conservando uno strato di qualche centimetro di neve aderente al suolo appunto per facilitare il transito, importante per turisti e valligiani, degli sciatori e delle slitte che danno tanta animazione e colore al paesaggio alpino. Insomma si tratta di conciliare tutti gli interessi e tutti i desiderî, cioè il passaggio delle automobili senza il sacrificio degli sci e delle slitte.

Oggi si può dire intanto che il magico piano del Breuil anche d'inverno non ha più segreti per nessuno, non frappone più ostacoli, non eleva più barriere. E che il titano, l'inaccessibile, il superbo, il colosso l'abbiamo, se non a portata di mano, a portata di sci....

ERCOLE MOGGI

LE AUTOMOBILI IN EUROPA E NEL MONDO

CONSIDERAZIONI STATISTICHE

ANCHE nell' anno 1934 la « National Automobile Chamber of Commerce » di Nuova York ha pubblicato l'opuscolo intitolato « Automobile facts and figures », che è una rassegna annuale dell'automobilismo mondiale e specialmente degli Stati Uniti di America. Anche qualche rivista automobilistica americana pubblica ogni anno i dati statistici dell'automobilismo mondiale, ma la pubblicazione di quella Camera di Commercio è la più completa e la più attendibile, perchè attinge le notizie alle fonti più dirette. In essa i dati vanno da quelli, astronomici, degli S. U. d'America a quelli del Paese più povero di autoveicoli — le Svalbard, o Spitzbergen — che contano solo un autocarro.

Si apprende che in tutto il mondo si contano:

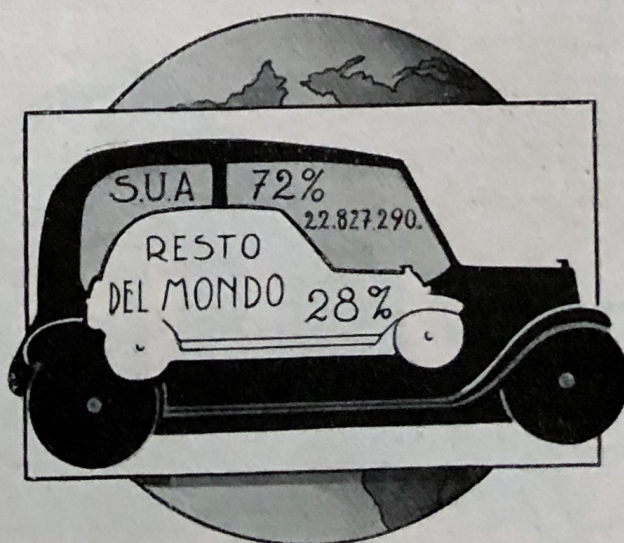
27.588.128 autovetture
347.507 autobus
5.394.883 autocarri

In totale: 33.330.572 automobili, in ragione di una ogni 60 abitanti.

Non c'è male, via!

Ma la diffusione delle automobili, purtroppo, non è uguale in tutti i Paesi. Negli Stati Uniti d'America, che assorbono il 72 % del numero totale, ne sono registrate 23.827.290, in ragione di una ogni 5 persone e 1/4, mentre in Italia — secondo l'opuscolo suddetto — ne sono immatricolate 347.264, in ragione perciò di una ogni 119 abitanti, fino ad arrivare all'Afganistan, che ne conta 370, in ragione di una ogni 17.000 abitanti.

Fra le moltissime cifre pubblicate nei riguardi degli S. U. d'America, che non possono essere riprodotte in queste colonne, giova notare che gli autoveicoli hanno reso nel 1933 agli Stati e alla Federazione un complesso di tasse e di altri tributi, corrispondente a un miliardo, 137 milioni e 872.000 dollari....

I dati pubblicati nell'opuscolo sono certa-

GLI STATI UNITI D'AMERICA ASSORBONO IL SETTANTADUE PER CENTO DEL NUMERO TOTALE DELLE AUTOVETTURE ESISTENTI NEL MONDO. QUIVI NE SONO INFATTI REGISTRATE 23.827.290 SUL TOTALE DI 33.330.572.

SECONDO I DATI PUBBLICATI DALLA « NATIONAL AUTOMOBILE CHAMBER OF COMMERCE DI NUOVA YORK », RASSEGNA ANNUALE DELL'AUTOMOBILISMO MONDIALE, SI CONTANO NEL MONDO 27.588.128 AUTOVETTURE, 5.394.883 AUTOCARRI, 347.507 AUTOBUS, CIFRE ESPRESSE GRAFICAMENTE QUI SOPRA.

mente, come sopra si è notato, i più attendibili e i più completi; ma non per questo si può giurare su di essi, nonostante la buona volontà degli informatori e dei raccoglitori, perchè non in tutti i Paesi è redatta una statistica ufficiale degli autoveicoli e, anche in quelli in cui essa è eseguita, non si seguono gli stessi sistemi e gli stessi criteri di raccolta e di esposizione. Per qualche Paese sono compresi i dati delle automobili statali e militari; per altri, queste sono escluse per legittime ragioni di riserbo. In alcuni Stati, anzi nella maggioranza di essi, gli autoveicoli sono soggetti a immatricolazione o registrazione da parte delle autorità, e da questa fonte si ricava il numero della consistenza; ma, per esperienza di casa nostra, sappiamo che questi dati non sono corrispondenti alla realtà, perchè non sono depurati di quelli eliminati dalla circolazione. In alcuni Stati la registrazione è annuale e si confonde col pagamento della tassa; in altri avviene una *tantum*, quando gli autoveicoli sono messi in circolazione per la prima volta; in altri, come in Italia, la immatricolazione avviene di norma quando sono messi in circolazione, ma può essere ripetuta in caso di trasferimento di provincia, di trasformazione, ecc. Perfino i dati fiscali non possono avere un valore assoluto; in essi non si tiene infatti conto delle esenzioni, nè si può tener conto delle evasioni (legittime o illegittime), che purtroppo si verificano anche nei Paesi di alta educazione civile.

Nè si deve credere che i dati più esatti siano quelli degli Stati più evoluti! Al contrario: spesse volte i dati più vicini alla realtà sono appunto quelli dei Paesi più arretrati, perchè, col minore numero

SEMPRE SECONDO LA STATISTICA AMERICANA, L'ITALIA POSSIEDEREBBE UN'AUTOVETTURA PER OGNI 119 ABITANTI; PRESS'A POCO IL NUMERO DI ABITANTI DI UNA CASA POPOLARE DI RISPETTABILI PROPORZIONI.

di autoveicoli, più facile ne è in essi il censimento.

In breve, i dati raccolti — come del resto avviene in tutte le statistiche — hanno solo un valore relativo.

⁂

Basterà esaminare i dati che si riferiscono al nostro Paese per confermare le esposte riserve.

Per il nostro Paese la Camera di Commercio americana dà le seguenti cifre:

autovetture	248.157
autobus	9.332
autocarri	89.775
Totale	347.264

Sono questi i dati che erano stati pubblicati dal Bollettino dell'Istituto Centrale di Statistica, come esistenza del 31 dicembre 1933; ma non sono state comprese nella statistica americana le macchine stradali, le trattrici stradali e le trattrici agricole. Le stesse esclusioni sono operate per tutti gli altri Paesi? Forse neanche la Camera di Commercio americana lo sa.

Inoltre, il Bollettino dell'Istituto Centrale di Statistica premette alla pubblicazione della statistica degli autoveicoli alcune importanti osservazioni, di cui occorre tenere gran conto:

1) i dati esposti sono desunti dalle iscrizioni al Pubblico Registro Automobilistico; essi non possono concordare con quelli desunti dalla riscossione delle tasse, i quali rappresentano gli autoveicoli effettivamente circolanti;

2) nei dati pubblicati non sono compresi gli autoveicoli esenti dall'iscrizione nel P. R. A. (quelli appartenenti alla Casa Reale e ai Principi Reali, ai rappresentanti diplomatici e consolari, ai Corpi armati dello Stato, alla Croce Rossa e al Sovrano Ordine di Malta). A parte quelle dei Corpi armati

LA PERCENTUALE DELLE AUTOVETTURE NEGLI STATI UNITI D'AMERICA È, SECONDO LA STATISTICA AMERICANA, IN RAGIONE DI UNA OGNI 5 PERSONE E 1/4

dello Stato, che del resto non sono in circolazione che in minima quantità, le automobili esenti possono calcolarsi a circa 1500;

3) non sono eliminati dai dati statistici pubblicati « gli autoveicoli di cui non viene denunciata la distruzione, la demolizione definitiva, l'esportazione all'estero, nè quelli che non circolano per cause diverse da quelle su indicate ».

Chi vuol farsi un'idea realistica della quantità di autoveicoli esistenti in Italia, dopo le precedenti osservazioni, dovrà confrontare i dati del P. R. A. con quel-

ALLA PROPORZIONE REGISTRATA PER GLI STATI UNITI DA QUELLA CAMERA DI COMMERCIO, FA CONTRASTO QUELLA CHE APPARE PER L'AFGHANISTAN IL QUALE POSSIEDE AUTOMEZZI IN RAGIONE DI 1 OGNI 17.000 ABITANTI.

li desunti dalla riscossione della tassa di circolazione, preferendo questi ultimi opportunamente completati e aumentati:

a) degli autoveicoli presuntivamente non assoggettati a tassa, perchè non messi in circolazione nell'anno 1933 (circa il 4 %);

b) degli autoveicoli esenti dalla tassa, perchè appartenenti alla Casa Reale e ai Principi Reali, ai rappresentanti diplomatici, agli Enti ospedalieri, agli Enti pubblici per estinzioni di incendi, ecc. (circa 1500 autovetture);

NELLA CITTÀ DEL VATICANO SONO IMMATRICOLATE 121 AUTOVETTURE, 18 AUTOCARRI, 1 AUTOBUS E 3 MOTOCICLI (CIÒ CHE PORTA LA PERCENTUALE AD 1 AUTOMEZZO PER OGNI 4 ABITANTI E 1/4. LA CITTÀ DEL VATICANO È QUINDI IN POSSESSO DI UN PRIMATO.

DAL CANTO SUO, LA REPUBBLICA DI SAN MARINO VANTA L'ELEVATA PROPORZIONE DI UN AUTOVEICOLO OGNI 13.9 ABITANTI, SUPERANDO IN CIÒ IL PRINCIPATO DI MONACO CHE CONTA 1 AUTOVEICOLO OGNI 18 ABITANTI.

c) degli autoveicoli della provincia di Zara, esentati da tassa (126 autovetture, 2 autobus e 46 autocarri);

d) degli autobus di linea esenti da tassa, perchè destinati a servizi postali;

e) delle trattrici e macchine stradali.

Si ritengono, perciò, attendibili i dati congetturali, ricavati dalla comparazione e dalla manipolazione dei dati grezzi con gli esposti criteri:

AUTOMOBILI	P. R. A.	Tasse	Dati congetturali
Autovetture	248.157	218.810	230.000
Autobus .	9.332	2.666	9 000
Autocarri .	89.775	71.668	75.000
Trattrici stradali e macchine stradali . .	1.161	258	
Totale	348.425	293.402	314 000

Dopo le osservazioni fatte sui dati riguardanti l'Italia, occorre notare che fra i tantissimi Paesi e Stati considerati mancano due Stati italiani: la Repubblica di San Marino e la Città del Vaticano.

Abbiamo già notato che fra i Paesi considerati trovansi le Svalbard o Spitzbergen, che contano un solo autocarro; così vi sono segnati anche altri Paesi che contano poche decine di automobili. Perchè allora tralasciare la Repubblica di S. Marino, che ne conta parecchie (108 autovetture, 18 autocarri, 101 motocicli; in totale 227 autoveicoli), e lo Stato della Città del Vaticano, Stati pienamente sovrani, che hanno anche aderito alle convenzioni internazionali stradali e automobilistiche?

È giusto rilevare un primato che costituisce anche una curiosa notizia riguardante il nostro Paese e riuscirà di meraviglia a molti Italiani: lo Stato che ha, in tutto il mondo, il massimo numero di automobili in rapporto alla popolazione, non è, come afferma la Camera di Commercio americana e come generalmente si crede, la Confederazione degli S. U. A., che ha un'automobile per ogni 5 abitanti e 1/4, ma è bensì la Città del Vaticano, che conta una popolazione di circa 600 cittadini e 140 automobili, con il rapporto di una per ogni 4 abitanti e 1/4. È vero tuttavia che il rapporto territoriale è alquanto diverso nei due casi.

Comunque, per meglio specificare, diremo che nella Città del Vaticano, sono immatricolati:

121 autovetture
18 autocarri
1 autobus
3 motocicli

in totale 143 autoveicoli

San Marino, dal canto suo, vanta l'elevata proporzione di 1 autoveicolo ogni 13,9 abitanti, superando in ciò il Principato di Monaco che conta 1 autoveicolo ogni 18 abitanti.

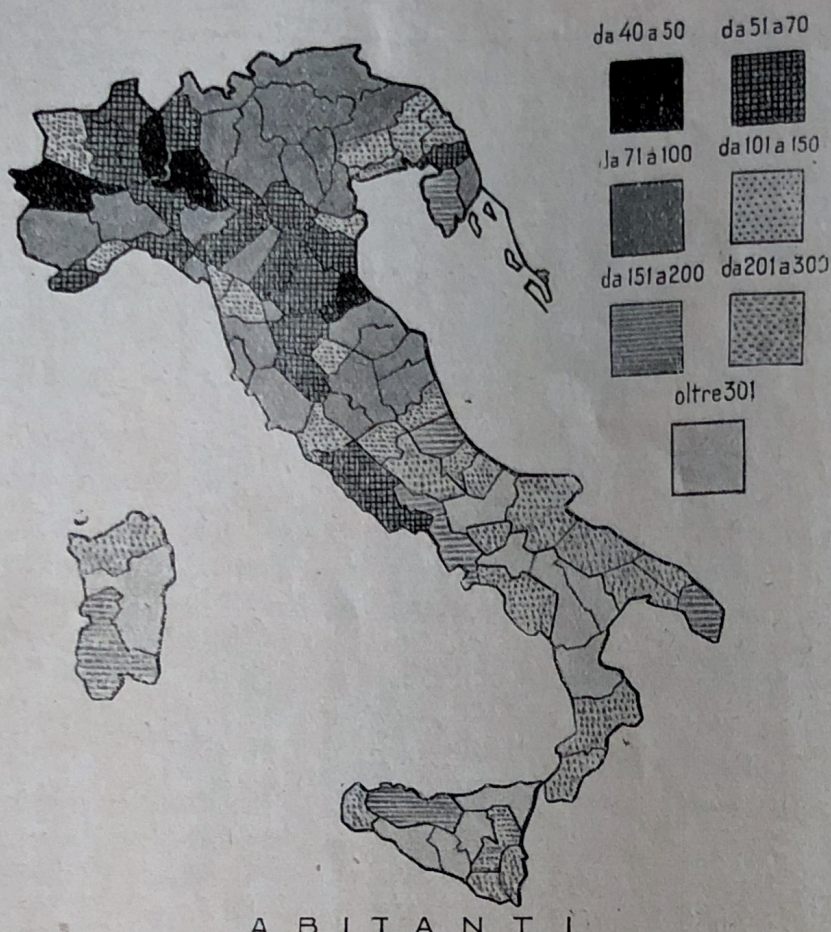
Non potendo ora, per ragioni di spazio, riprodurre i dati di tutti i Paesi, ci limiteremo ad esporre quelli dei Paesi Europei e delle Colonie italiane osservando che, sulla base delle considerazioni fatte, per l'Italia abbiamo preferito indicare i dati congetturali, come del resto pare sia stato fatto per la Germania, la Grecia e qualche altro Paese. Così pure per le Colonie libiche abbiamo aggiornato i dati.

***

La tabella da noi pubblicata qui di fronte dovrebbe, per le ragioni dette sopra, essere senz'altro ritenuta la più prossima al vero.

Tuttavia, sempre richiamandoci alle nostre riserve, non abbiamo voluto mancare di riferire a pag. 142 — anche perchè assai più aggiornati dei dati pubblicati dalla Camera di Commercio Americana — quelli pubblicati nel recente Bollettino di Statistica italiano (Supplemento alla Gazzetta Ufficiale del Regno) per la data 30 giugno 1934-XII, il quale dà la seguente consistenza (rispettivamente in autovetture, autobus, autocarri, motocicli):

PAESI	AUTO-VETTURE	AUTOBUS	AUTOCARRI	TOTALE	ABITANTI PER OGNI AUTOMOBILE
ALBANIA	413	103	319	835	1.201
AUSTRIA	16.994	2.058	14.316	33.368	196
BELGIO	119 400	1.825	68.500	189.725	43
BULGARIA	1.163	384	635	2.182	12.753
CECOSLOVACCHIA	71.394	3.639	28.981	104.014	142
DANIMARCA . . .	84 075	1.200	34.273	119.548	29
DANZICA	1 734	49	769	2.552	160
ESTONIA	1.710	169	1.129	3 008	372
FINLANDIA	18 861	1.306	10.039	30.206	121
FRANCIA	1.397 053	35.000	458.121	1.890 174	22
GERMANIA	515 000	15 000	160.000	690.000	95
GIBILTERRA . . .	713	47	105	865	25
GRAN BRETAGNA .	1.267.099	46 400	404.494	1.713.993	34
GRECIA	8.800	1 600	4.800	15.200	426
IRLANDA (St. lib.) .	42.300	850	9 350	52.500	57
ISLANDA	637	—	922	1.559	70
ITALIA	230.000	9.000	75 000	314 000	133
JUGOSLAVIA . . .	7.361	700	2.884	10 945	1.273
LETTONIA	1.826	245	1.258	3.329	571
LITUANIA	1.246	311	355	1.912	1.252
LUSSEMBURGO . .	7.180	150	3.200	10.530	28
MADERA	460	250	130	840	250
MALTA	2.167	566	368	3.101	78
MAN (isola di) . . .	2.299	123	681	3.103	19
MONACO	1.350	120	180	1.650	18
NORVEGIA	34 608	2.292	18.948	55 848	50
OLANDA	86 650	3 900	47.750	138.300	58
POLONIA	25.796	—	—	25.796	1.245
PORTOGALLO. . .	25.400	1.950	8.100	35.450	176
ROMANIA	19.200	3.500	5.100	27.800	648
RUSSIA - U. R. S. S.	105 000	—	—	105 000	1.578
S. MARINO (Rep. di)	108	—	18	—	—
SPAGNA.	130 300	—	42.350	172.650	134
SVEZIA	98.889	3 504	38.815	141.208	44
SVIZZERA	74 875	1.250	22.605	98.730	41
UNGHERIA	11.754	616	3.646	16.016	542
VATICANO (Città del)	121	1	18	140	4
COLONIE E POSSEDIMENTI ITALIANI					
ISOLE dell' EGEO .	221	46	115	382	352
LIBIA (Tripolitania e Cirenaica)	800	50	980	1.830	305
SOMALIA ed ERITR.	325	5	496	826	1.237

TABELLA STATISTICA DEGLI AUTOMEZZI DEI PAESI EUROPEI E DELLE COLONIE ITALIANE PER IL 1934. - I DATI RIFERITI IN DETTA TABELLA PER ITALIA E COLONIE, SONO CONGETTURALI.

DENSITÀ DI AUTOMEZZI IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE DELLE PROVINCIE D'ITALIA, AL 30 GIUGNO 1934.

Piemonte . .	32.712	994	12.011	22.991
Liguria	12.636	604	5.924	3.983
Lombardia . .	55.827	1.326	20.182	27 129
Venezia Tr. .	3 819	198	1.542	3.271
Veneto	21 661	717	8.460	14.339
Venezia G. .	5.575	223	2.354	2.809
Emilia	23.762	718	10.897	16 033
Toscana . . .	19.051	673	6 648	10 988
Marche	6.418	417	2 689	5.281
Umbria . . .	3 805	172	1.216	2.501
Lazio	24.499	1.068	9 085	6.617
Abruz. e Mol.	4.449	407	1.960	1.399
Campania . .	12.952	466	3.711	1.792
Puglie	8.165	285	1.511	1.456
Lucania . . .	879	151	319	162
Calabria . . .	1.411	244	1.274	1.068
Sicilia	13.953	595	3.217	2.574
Sardegna . . .	2.948	214	1.090	827

Pubblichiamo inoltre qui sopra un grafico che, in rapporto alle provincie singole del Paese, ci dà la densità media degli automezzi in confronto della popolazione.

***

Perchè però la statistica non induca a deduzioni che sotto certi riguardi sarebbero meno prossime alla realtà, ci sembra opportuno ricordare come le medie statistiche abbiano particolare valore là dove si riferiscono a Nazioni delle quali le caratteristiche possono considerarsi omogenee e quindi può ritenersi pressochè uniforme la distribuzione degli autoveicoli su tutto il territorio: come invece esse possano facilmente portare a deduzioni erronee quando gli autoveicoli siano, al contrario, distribuiti sul territorio nazionale con forti squilibri.

Al riguardo è tipico il caso della nostra Italia, la quale per la diversa natura delle sue regioni offre sbalzi notevolissimi rispetto alla media, sia che si consideri la distribuzione degli autoveicoli nelle varie regioni d'Italia, sia che si consideri anche una stessa regione, come avviene per le provincie lombarde rispetto alla provincia di Milano: sia infine che si considerino le densità automobilistiche che si verificano nel regno, nel comune di Milano e nelle principali provincie d'Italia.

Risulta che degli autoveicoli esistenti sul territorio del Regno più di un quinto, ossia il 21,6 % si trova nella sola Lombardia; e che nelle nove provincie della stessa Lombardia, gli autoveicoli della provincia di Milano sono il 51 %; del totale contro una popolazione pari al 36% della popolazione della Lombardia: e, sempre nella provincia di Milano si ha circa un decimo degli autoveicoli circolanti nel Regno.

Secondo le risultanze dell' ultimo censimento del 21 aprile 1931, riferendo alla popolazione la densità automobilistica si ha per la pro-

DISTRIBUZIONE DEI VEICOLI NELLE DIVERSE REGIONI D'ITALIA.

vincia di Milano un veicolo ogni 44 abitanti, mentre in altre provincie il rapporto si abbassa fino ad un veicolo ogni 600 abitanti.

Del resto la miglior dimostrazione della necessità dell'andar guardinghi nel trarre deduzioni dalle risultanze della statistica è dato dal confronto tra le provincie di Roma e di Milano, le quali nonostante la ben diversa estensione territoriale, e la pressochè eguale popolazione del capoluogo presentano squilibri notevolissimi nella densità di autoveicoli.

Nella provincia di Roma al 31 dicembre 1933 si avevano 20.798 autovetture, 816 autobus, 6.198 autocarri, 58 trattrici, 4.594 motocicli, 744 rimorchi con un totale di 33.928 veicoli. Nella provincia di Milano alla stessa data si contavano 29.442 autovetture, 478 autobus, 9700 autocarri, 166 trattrici, 10 mila 660 motocicli, 1.960 rimorchi con un totale di 52 mila 406 autoveicoli.

Con cautela dunque devono trarsi deduzioni dai risultati delle statistiche nei riguardi della circolazione e della manutenzione stradale. Le statistiche infatti non ci possono dare che indicazioni molto generiche per quanto riflette gli autoveicoli, per loro natura mobilissimi, e quindi capaci di generare notevoli e frequenti spostamenti nella loro massa, spostamenti impossibili a registrarsi anche nelle più accurate statistiche.

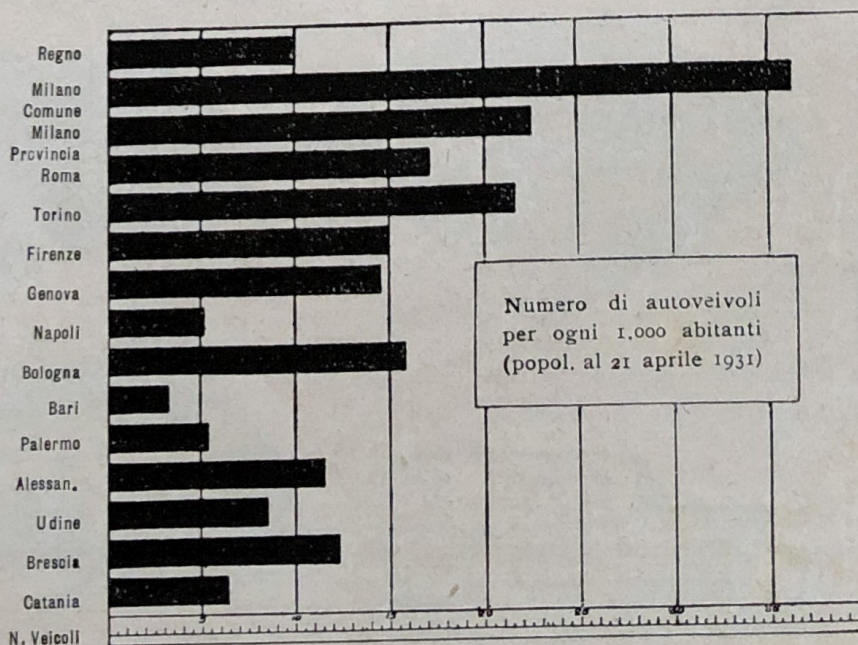
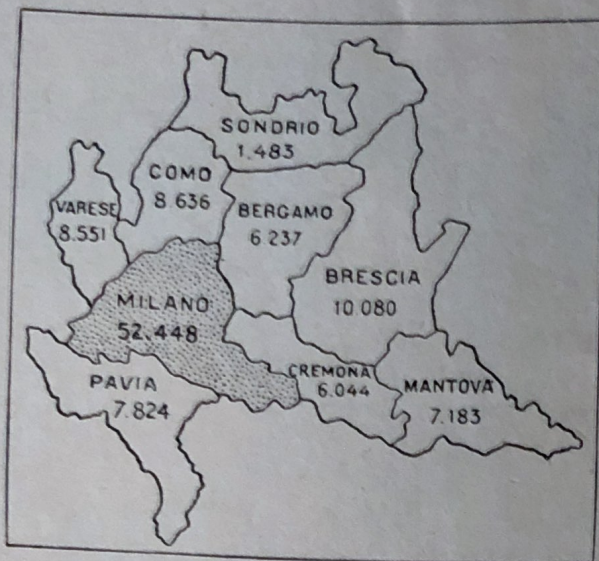
Invece la statistica molto ci può ammonire sotto altri riguardi, poichè non bisogna dimenticare l'importanza industriale, e per riflesso sociale, dell'automobilismo. La statistica ci deve soprattutto guidare quando vogliamo considerare quante ancora siano le possibilità dell'industria automobilistica, e quanto cammino si

(Le divisioni maggiori procedono di 5 in 5).

DIAGRAMMA DEL NUMERO DEI VEICOLI PER OGNI 1000 ABITANTI NEL REGNO, NEL COMUNE DI MILANO E NELLE PRINCIPALI PROVINCIE D'ITALIA.

DISTRIBUZIONE DEI VEICOLI NELLE DIVERSE PROVINCIE DELLA LOMBARDIA.

possa ancora percorrere prima di raggiungere quella saturazione per cui l'industria automobilistica dovrà necessariamente calar le vele e raccogliersi nell'attesa.

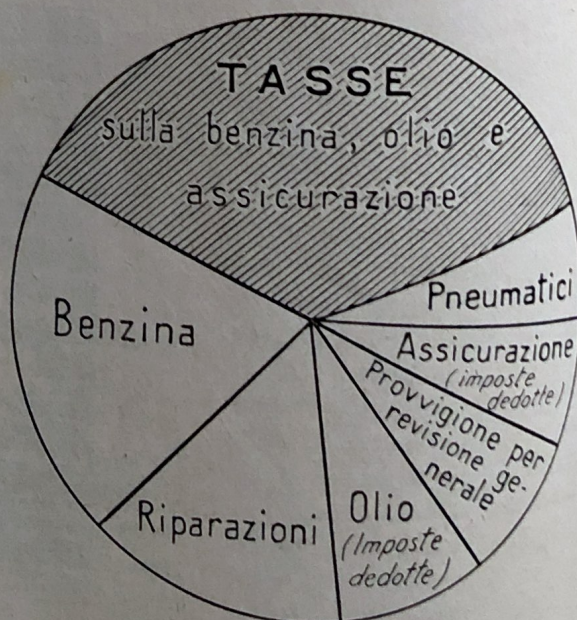
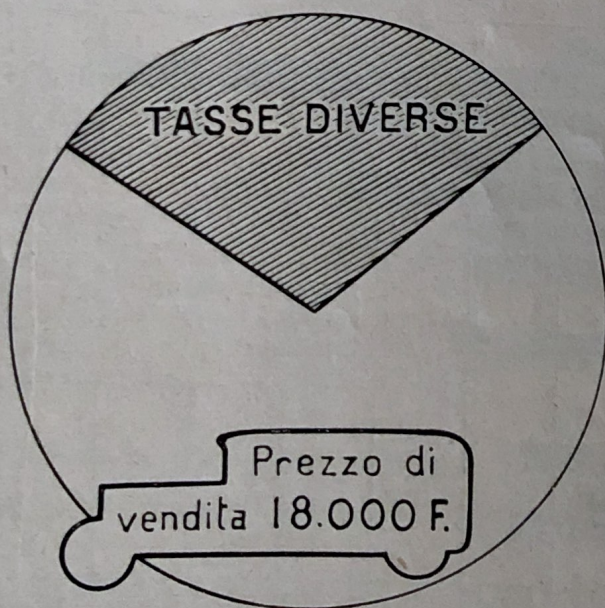
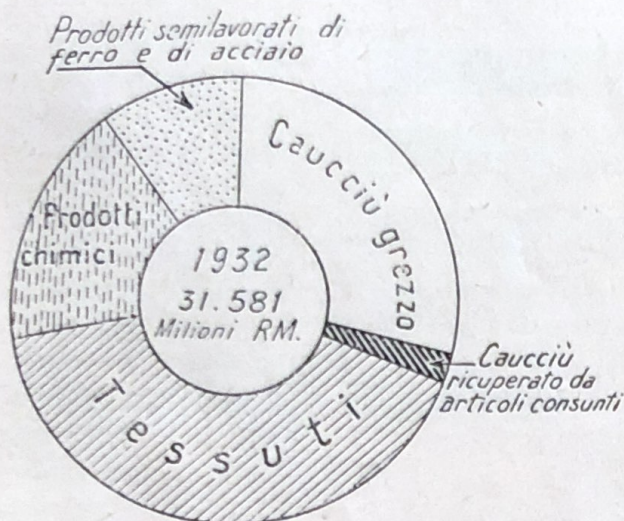
In questo caso ci deve sorreggere soprattutto la considerazione di quanto avviene in Paesi che hanno maggiore affinità col nostro: pertanto meno istruttive sono le statistiche americane di quel che non siano quelle dei Paesi dell'Europa continentale nei quali l'automobilismo si è maggiormente sviluppato.

Fortunatamente anche qui la raccolta di dati non è meno diligente di quel che non sia oltremare: e le deduzioni che si possono trarne sono veramente interessanti.

Abbiamo sott'occhio alcune pubblicazioni francesi di propaganda per l'autoveicolo, una delle quali dovuta ad una importantissima casa produttrice di pneumatici: quali e quanti siano i vantaggi che può dare ad una nazione lo sviluppo dell'automobilismo è spiegato, illustrato, precisato con una infinità di esempi pratici, dai quali si può dedurre quanto la « motorizzazione » dei trasporti — rassegnamoci ad usare la brutta parola — possa giovare all'economia nazionale.

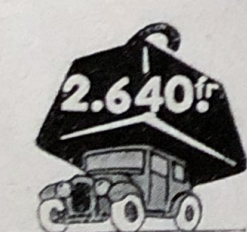
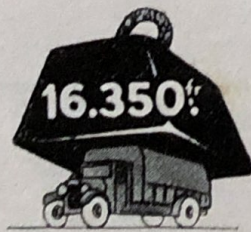
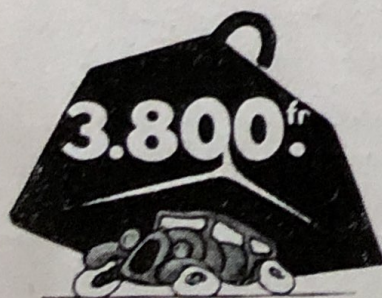
Non è vero che un autocarro può penetrare nelle foreste, asportarne senz'altro i tronchi d'albero, portarli direttamente alla segheria e riportare poi il legname lavorato direttamente al cantiere dove verrà usato nella costruzione? E la calce non può altrettanto essere direttamente presa alla fornace e portata là dove si costruisce, o ai campi dove la si impiega nelle concimazioni? e tutto ciò non rappresenta economia di lavoro, di tempo, di denaro?

Ma il trasporto per autocarro è anche l'ideale per talune merci fragili o deperibili. I vetri, i generi alimentari, il latte, gli animali arrivano a destinazione senza trasbordi, e soprattutto rapidamente; ciò che evita notevoli perdite per alterazione di alimenti, per morte di animali o per guasti.

Ognuno di questi fatti è illustrato da esempi pratici e particolarmente persuasivi. Grazie al trasporto per auto si può viver meglio

IN FRANCIA, PER UNA VETTURA DEL COSTO DI 18.000 FRANCHI, QUASI UN TERZO VIENE PASSATO AL FISCO SOTTO FORMA DI IMPOSTE DIVERSE; E PER QUANTO RIGUARDA LE SPESE DI ESERCIZIO, BEN DUE QUINTI SONO ANCORA ASSORBITI DAL FISCO.

COME BENE ESPRIME QUESTO GRAFICO TEDESCO, L'AUTOMOBILISMO PROMUOVE IL LAVORO DI MOLTE ALTRE INDUSTRIE COLLATERALI. PER ESEMPIO, LA FABBRICAZIONE DEI PNEUMATICI DÀ IMPULSO ANCHE ALL'INDUSTRIA CHIMICA, A QUELLA DEI TESSUTI, A QUELLA METALLURGICA, ECC.

in campagna: i viveri migliori vi giungono giornalmente dalla città: e alla città può recarsi rapidamente chi abita in campagna. E non è anche questo un contributo a quel decentramento che è un caposaldo per la lotta contro l'urbanesimo?

Queste, le possibilità che offre l'automobile per un miglior tenore di vita. Ma poi ecco le cifre, che riflettono l'importanza economica della costruzione delle automobili. Nel 1933 la Francia ha prodotto 189.000 automobili pel valore di 5 miliardi di franchi. Ma di questa somma quanta parte va all'erario?

La proporzione è bene espressa nei grafici pubblicati nella pagina precedente.

IN FRANCIA, NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI LE IMPOSTE FISCALI PER UNA VETTURETTA DA TURISMO SONO AUMENTATE DEL 43 %; QUELLE SU DI UN AUTOCARRO DI 5,5 TONN., DEL 65 %.

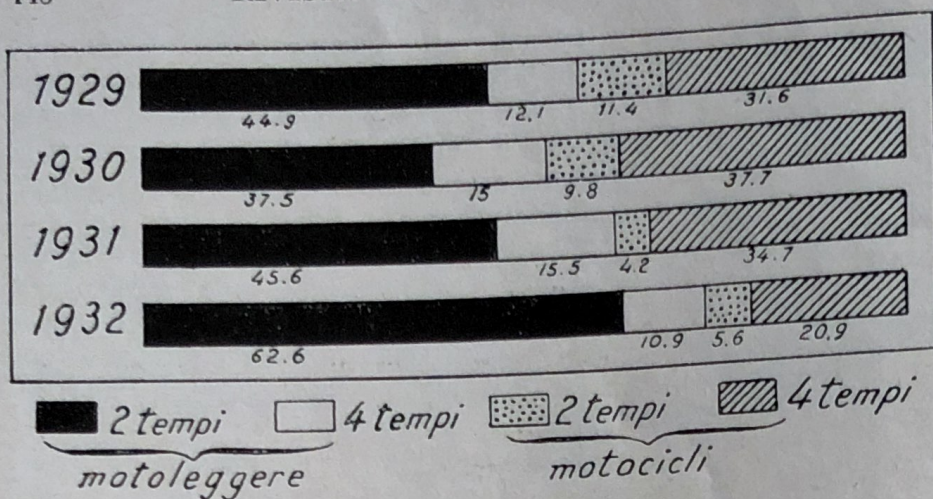
Per una vettura del costo di 18.000 fr. quasi un terzo viene passato al fisco sotto forma di diverse imposte. E per quanto riguarda le spese d'esercizio, ben due quinti sono ancora assorbiti dal fisco: tre quarti del costo del carburante passa al fisco.

È vero che la Francia spende per la costruzione e manutenzione delle strade 4 miliardi e 500 milioni all'anno; ma poichè per tasse pagate dagli autoveicoli incassa 7 miliardi e 500 milioni, resta ancora un margine rispettabile per l'erario.

Si aggiunga poi che l'automobile in Francia dà lavoro a ben 780.000 operai e impiegati, i quali senza questa sorgente di lavoro graverebbero sull'erario per sussidi di disoccupazione. Si aggiunga ancora che l'automobile promuove il lavoro di una infinità di industrie collaterali: dalle industrie metallurgiche a quella dei pneumatici e a quella dei tessuti: dalle industrie chimiche a quelle elettriche, da quella dei carburanti a quella dei lubrificanti; senza contare poi il lavoro richiesto per la fabbricazione dei numerosissimi accessori come lampadine, orologi, trombe, clackson, contagiri, tappezzerie, vernici e via via.

Di fronte a tutti questi vantaggi offerti dallo sviluppo dell'automobilismo e che ancor maggiori potrebbero essere se la diffusione degli autoveicoli fosse più larga, le fabbriche francesi lamentano il gravame delle imposte che finisce coll'ostacolare l'estendersi dell'uso dei veicoli meccanici, mentre una riduzione di imposte gioverebbe anche all'erario per gli altri utili che indirettamente essa verrebbe a procurare.

Negli ultimi cinque anni le imposte per una vetturetta da turismo da 10 HP invece sono aumentate del 43 %: quelle su un autocarro di 5,5 tonnellate sono cresciute del 65 %. Il fatto è saporosamente espresso dai due grafici qui a fianco, che noi abbiamo riprodotti da una pubblicazione fatta da una nota fabbrica francese di pneumatici.

Non meno interessanti sono le statistiche germaniche. Nel 1932 la produzione automobilistica ha rappresentato un valore di 296 milioni di marchi ed ha pagato per stipendi e salari 72.200.000 marchi,

NELL'INDUSTRIA GERMANICA SI NOTA DAL 1929 AL 1932 UN FORTE AUMENTO NELLA PRODUZIONE DI MOTOLEGGERE A DUE TEMPI, MENTRE SONO IN CONTINUA DECRESCENZA LE MOTO PESANTI A DUE ED A QUATTRO TEMPI.

Importante è notare le preferenze che si vanno manifestando nel pubblico nei riguardi delle varie classi di autoveicoli, riflesso evidente delle condizioni economiche del Paese. Per le automobili è evidente la fortissima diminuzione dei veicoli con cilindrate superiori a 2,5 l: fra le motociclette tendono ad un forte aumento le motoleggere a due tempi, mentre sono in continua decrescenza le motopesanti a due ed a quattro tempi. Tuttavia, fino al 1932 l'incremento più notevole si nota per le automobili, nelle quali evidentemente le vetture utilitarie a bassa cilindrata tendono a sostituire le moto pesanti come risulta dal seguente specchietto riferito al 1928, anno precedente la crisi, e al 1932 in cui ha inizio una ripresa.

mentre i prodotti semilavorati e i prodotti finiti ausiliari derivanti da altre industrie ed impiegati nella costruzione di automobili hanno rappresentato un valore di 140.300.000 marchi. Nell'industria automobilistica erano occupate 33.000 persone.

Per dare una forma meno astratta a questi numeri diremo che *grosso modo* ogni 1000 marchi di valore prodotto sotto forma di automobile dà luogo ad una spesa di 243 marchi per salari e stipendi e di 473 marchi per materie semilavorate o prodotti di industrie ausiliarie, mentre si impiegano 11 persone per un anno ogni 10.000 marchi di prodotto.

Se la produzione aumentasse e risalisse al livello toccato nel 1928 con 1.089.000.000 di marchi di valore prodotto, la quota di salari e stipendi per ogni 1000 marchi scenderebbe a 206 marchi, mentre salirebbe a 573 il valore dei materiali semilavorati, e basterebbero otto persone per un anno per produrre 10.000 marchi di merce automobilistica.

	1928	1932
Autoveicoli . N.	150.000	54.000
Tricicli . . . »	1.400	11.000
Motocicli . . »	161.000	36 000
	312.400	101.000
Valore della produzione complessiva . . .	1.089.000.000	296.000.000
Valore medio di un veicolo . .	3 485	2.940

Nel 1933 avviene un fatto nuovo che determina un radicale rivolgimento della situazione. Il Governo germanico proclama la « motorizzazione » della Germania, sopprime quasi tutte le imposte che gravano sull'autoveicolo e inizia energicamente la costruzione di una vastissima rete di autostrade.

Quali le conseguenze? Le abbiamo constatate negli evidentissimi diagrammi esposti alla Mostra stradale di Monaco, costruiti sulla base di elementi forniti dal Governo ger-

QUOTE PERCENTUALI DELLE SINGOLE SPECIE DI AUTOVEICOLI IN GERMANIA, NEGLI ANNI 1926-1933 (COMPRESI GLI AUTOVEICOLI POSTALI E MILITARI).

manico stesso.

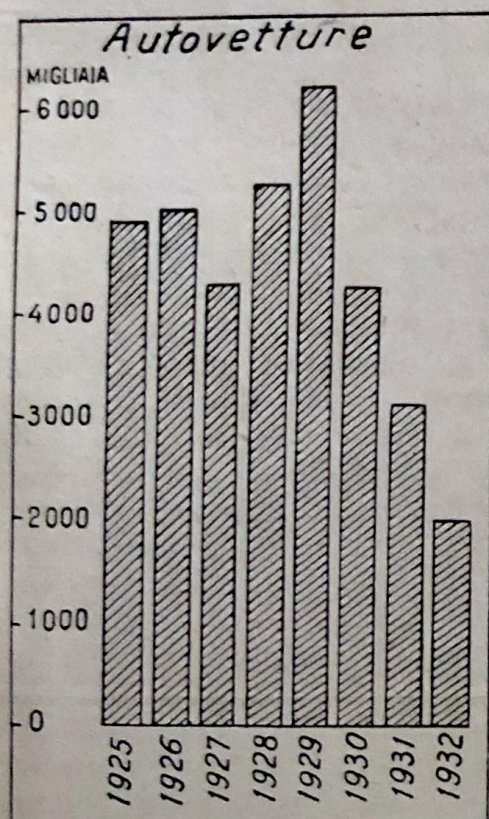
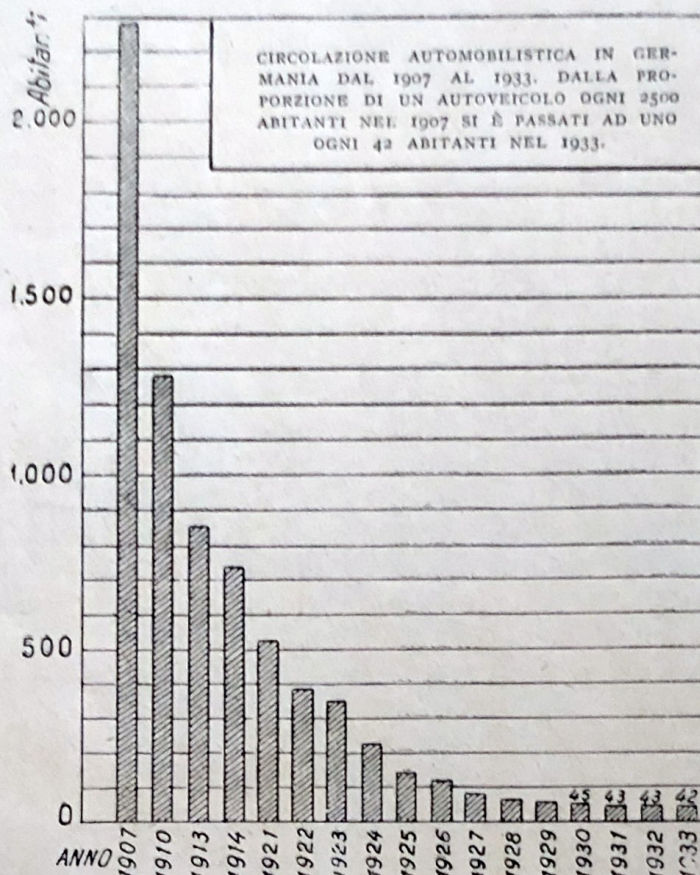
I vari provvedimenti intesi a promuovere la diffusione dell'automobile diedero ai cittadini germanici un vantaggio che è valutato ad oltre 200 marchi, risparmiati già prima di mettere in uso l'automobile, e precisamente:

Spese per la messa in uso dell'autoveicolo (espresse in marchi)	Prima della soppr.	Dopo la soppr.
Tassa automobilistica.	189	—
Esame del conducente	13	10
Tassa di patente . .	8	4
Targa	5	3
Numero	2	1
Certificato medico . .	8	—

CIRCOLAZIONE AUTOMOBILISTICA IN GERMANIA DAL 1907 AL 1933. DALLA PROPORZIONE DI UN AUTOVEICOLO OGNI 2500 ABITANTI NEL 1907 SI È PASSATI AD UNO OGNI 42 ABITANTI NEL 1933.

L'effetto di questa riduzione notevolissima di tasse e di spese fu il rinnovato incremento nella costruzione di automobili, che tendeva ad affievolirsi, come è dimostrato dal prospetto seguente:

Anno 1930 si costruirono automobili 59.000; 1931, 46.000; 1932, 30.000; 1933, 75.000.

Nell'industria dell'automobile nel 1932 erano occupati in Germania 33.000 operai: nel 1933, essi erano saliti a 64.000.

ANDAMENTO DELLA PRODUZIONE MONDIALE DELLE AUTOVETTURE DAL 1925 AL 1932.

La perdita di introiti conseguente alla soppressione della tassa ammontò a 7,6 milioni di marchi: ma questa perdita fu compensata da 56,8 milioni di marchi di maggiori entrate e di minori spese e cioè:

— 30 milioni di minori sussidi a disoccupati,
— 4,5 milioni di tasse di trapasso,
— 7,3 milioni di tasse sul reddito,
— 5 milioni di contributi sociali,
— 2 milioni di contributi corporativi,
— 8 milioni di tasse sul carburante.

La statistica ci dice poi che nel nuovo incremento dato alla produzione degli autoveicoli si accentua la tendenza verso le cilindrate comprese fra 1 e 2 litri, come risulta evidente dal variare delle percentuali del 1933 in confronto al 1929.

Cilindrate	1929	1933
fino a 1 litro	10,5	15,7
da 1 a 2 litri	44,5	52,1
da 2 a 2,5 litri . . .	12,5	7,7
da 2,5 a 3 litri	17,0	11,4
da 3 a 4 litri	11,0	10,1
oltre 4 litri	4,5	3,0

dati che confermano il diffondersi delle vetturette utilitarie.

Per gli autocarri la tendenza è verso le portate comprese tra 1000 e 3000 kg., come risulta dalle percentuali seguenti:

Portata	1929	1933
fino a 1000 kg.	12,6	13,1
da 1000 a 2000 kg. . .	41,1	45,9
da 2000 a 3000 kg. . .	11,8	16,2
da 3000 a 4000 kg. . .	12,3	8,3
oltre 4000 kg.	22,2	16.5

In relazione all'aumento delle automobili si è avuto un incremento della circolazione che nel 1933 è rappresentato da 104,2 se poniamo come 100 quello del 1932. E, ciò nonostante, la densità automobilistica della Germania tende a stabilizzarsi sulla base di un veicolo ogni 42 abitanti, che è il limite di densità ormai pressochè costante dal 1928 ad oggi. A quel che appare dalle rilevazioni statistiche, risulterebbe che un'eventuale ulteriore produzione, oltrechè sostituire i veicoli fuori d'uso non potrebbe collocarsi nelle grandi città, dove ormai il fabbisogno potrebbe considerarsi coperto, ma soltanto nella zona rurale.

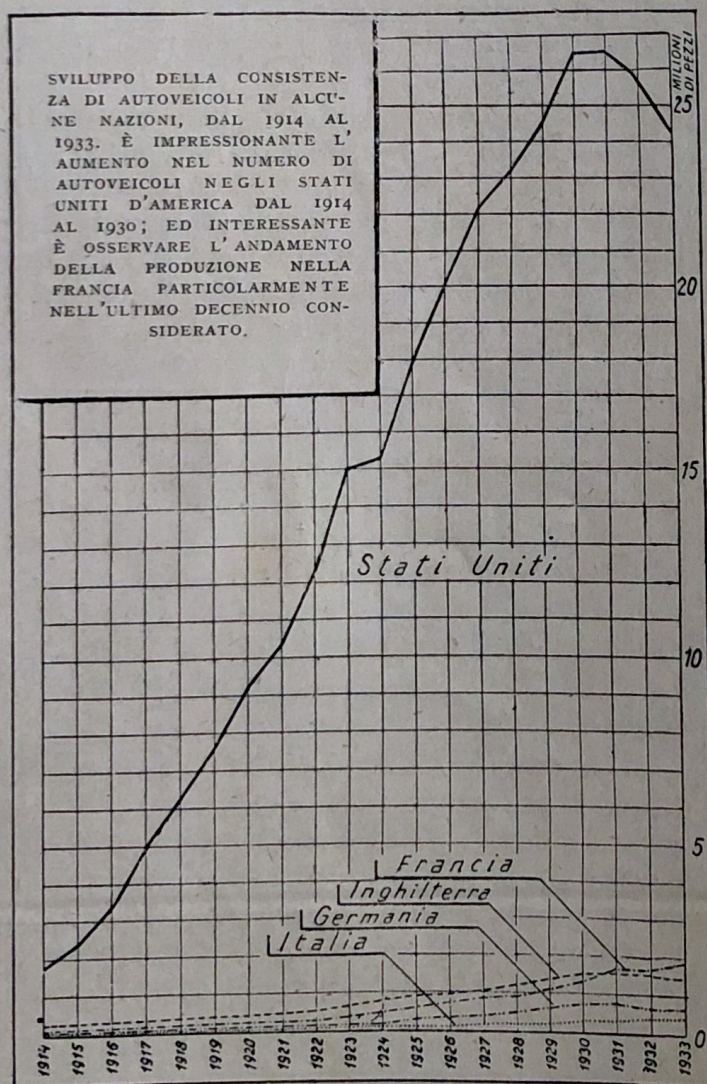
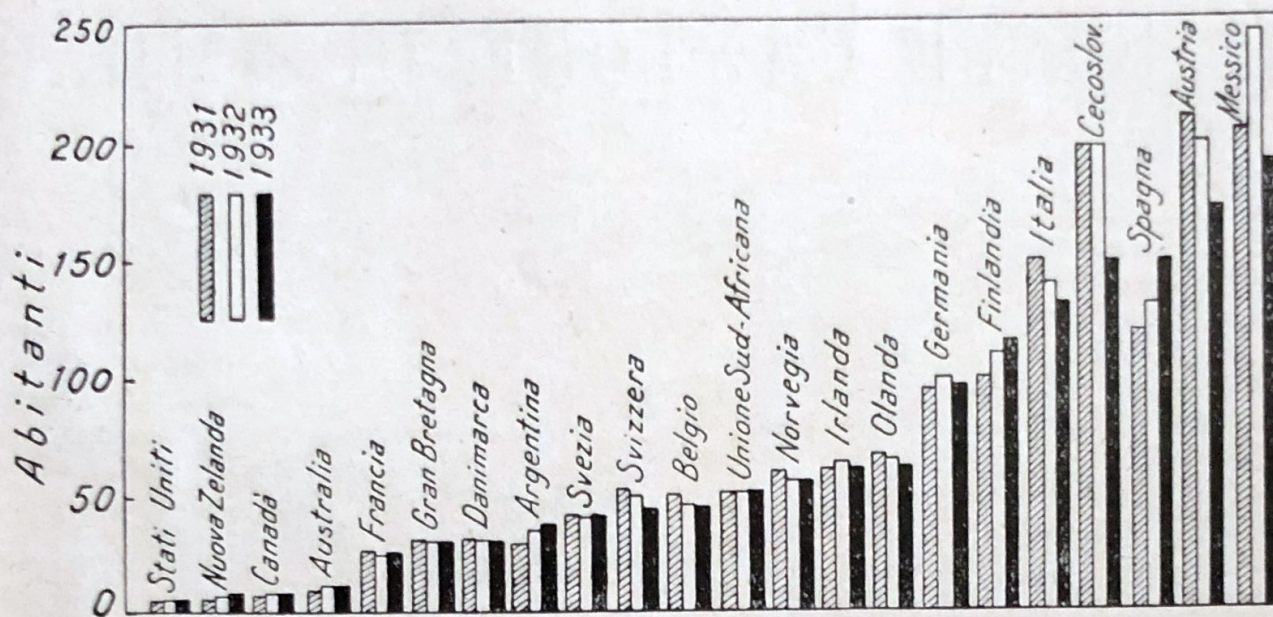
Interessanti ed ammonitori sono pure i dati relativi alla produzione mondiale di automobili, che dal 1929 ad oggi si è ridotta di due terzi con una decrescenza pressochè costante.

Importa pure segnalare, quale sia stato l'incremento dell'automobilismo dal 1914 al 1933 secondo le risultanze della statistica germanica quali risultano dalle tavole seguenti:

	Numero degli autoveicoli 1914	1933	Coeffic. d'increm.
St. Un. d'A.	1 711.339	24.317.020	14.30
Germania . .	64 071	677.428	10.57
Inghilterra .	178 000	1.385.472	7.78
Francia . . .	100.000	1.845.400	18.45
Italia	12.000	323.336	26.94

Dove si vede che le possibilità di incremento dipendono da cause svariate. In primo luogo esiste una tendenza alla saturazione, talchè l'incremento dal 1914 al 1933 è stato maggiore, come è naturale, nei Paesi nei quali l'autoveicolo era relativamente meno diffuso. Si deve poi notare che il numero degli autoveicoli per cui in un Paese si raggiunge la saturazione non può essere commisurato esclusivamente al rapporto tra il numero degli abitanti e quello degli autoveicoli. Entra in giuoco anche la densità dei veicoli rispetto alla superficie del Paese, poichè è chiaro che quanto maggiore è tale superficie, tanto maggiore è la necessità di trasporti, specialmente a lungo percorso, e correlativamente altrettanto maggiore è il numero degli autoveicoli che può collocarsi.

Così, come abbiamo veduto, si ha negli Stati Uniti d'America, 1 autoveicolo ogni 5 abitanti: mentre in Italia lo stesso rapporto è di 1 a 119 abitanti. Non bisogna limitarsi tuttavia alla considerazione esclusivamente numerica di questi dati, ma occorre tenere conto anche dell'estensione territoriale di una Nazione e della convenienza in essa, di usare o meno l'autoveicolo.

SVILUPPO DELLA CONSISTENZA DI AUTOVEICOLI IN ALCUNE NAZIONI, DAL 1914 AL 1933. È IMPRESSIONANTE L'AUMENTO NEL NUMERO DI AUTOVEICOLI NEGLI STATI UNITI D'AMERICA DAL 1914 AL 1930; ED INTERESSANTE È OSSERVARE L'ANDAMENTO DELLA PRODUZIONE NELLA FRANCIA PARTICOLARMENTE NELL'ULTIMO DECENNIO CONSIDERATO.

RAPPORTO DEL NUMERO DI ABITANTI PER CIASCUN AUTOVEICOLO ESISTENTE IN ALCUNI FRA I PRINCIPALI STATI DEL MONDO.

Se invece che agli abitanti riferiamo poi il numero degli autoveicoli alla superficie dei territori delle singole Nazioni troviamo che la maggior densità si ha in Inghilterra, dove per ogni 100 kmq. di territorio si hanno 633 autoveicoli; seguono il Belgio con 600, la Francia con 335, l'Olanda con 294, la Danimarca con 273, la Svizzera con 227, la Germania con 145, l'Italia con 102.

Ora, tenuto pur conto che del territorio italiano una parte notevole è costituita da zone montagnose poco popolate, ma che d'altra parte sono appunto le regioni montagnose dove maggiore risulta il beneficio dei trasporti automobilistici, si deve riconoscere che sia che si consideri il rapporto col numero degli abitanti, sia che ci si riferisca alla superficie del territorio, siamo ancora lontani dal limite di saturazione.

Quando poi si considerino i vantaggi diretti ed indiretti che lo sviluppo di questa industria può dare alla Nazione si deve augurare che le provvidenze del Governo incoraggino sempre più la « motorizzazione » dell'Italia, posto che il mondo tende alla meccanizzazione e dalla meccanizzazione spera anche un sollievo alle attuali distrette.

IL SOAVE CANTORE DI AMINA

Il 23 settembre 1835, nell'età di trentadue anni, assistito da un giardiniere e da un bracciante, moriva in Puteaux presso Parigi, in casa di un amico, uno dei più grandi genii che abbiano illustrato l'Italia e che abbiano affermato la continua unità insopprimibile della stirpe quando l'Italia per molti ancora altro non era che una espressione geografica.

Heine, il mordace e aspro Heine, che con amaro sarcasmo sapeva sorridere di tutto e di tutti, non esitava a scrivere che « l'Italia aveva perduto uno dei suoi figli più illustri ». Invero, se nella famosa triade di musicisti per cui l'Italia giganteggia nella prima metà del secolo decimonono era la confusa aspirazione a ricondurre l'opera italiana alle sue origini ritornandola a quel « recitar cantando » che aveva costituito la pietra fondamentale, il sigillo del connubio tra la parola e la musica: se questa aspirazione non aveva trovato che una tarda e pur troppo isolata manifestazione in quel superbo capolavoro che è il *Guglielmo Tell*, (che appunto per aver antivenuto i tempi era stato dai contemporanei male, o incompiutamente compreso); se questa stessa aspirazione animava Gaetano Donizetti, forse con una espressione più piana e più popolare, talchè in lui Giuseppe Mazzini poteva intravedere il rinnovatore dell'opera in musica, fu tuttavia Vincenzo Bellini che nel breve giro della sua vita mortale meglio e più d'ogni altro avvicinò il popolo al misterioso connubio della parola con la musica, poichè la sua melodia facile, fluente, toccante penetrava l'intimo dei cuori e dimostrava in effetto come la parola potesse assurgere ad efficacia insospettata quando la musica l'avesse interpretata col rivelare quelle vaporose finezze del sentimento che alla parola sarebbero riuscite inesprimibili.

(*fot. Pezzini*)

IL MONUMENTO A BELLINI IN CATANIA.

E non è eccessivo affermare che se nella seconda metà del secolo il vigoroso genio di Verdi, affinato attraverso una passione durata oltre dieci lustri, potè toccare le più sublimi altezze d'espressione associando intimamente azione, parole e musica, ciò forse non avrebbe potuto avvenire se quegli antesignani non avessero nelle loro opere dimostrato qual partito si sarebbe potuto raggiungere ritornando alle purissime tradizioni della Camerata fiorentina.

Un fortunato complesso di circostanze designava in modo particolare Vincenzo Bellini per essere l'araldo, il propagatore del nuovo verbo presso il popolo. L'opera buffa che aveva regnato a lungo, quasi come espressione di un bisogno di gioconda serenità dei popoli che avevano vissute le agitate vicende della Rivoluzione e dell'Impero: l'opera seria, che, ancora pel bisogno di pace e di riposo, voleva le situazioni tragiche piuttosto sfiorate che sentite, non rispondevan più all'anima dei popoli nei quali serpeggiava il fermento di nuove idee, l'anelito a nuove e più libere forme di vita nazionale.

La nuova opera, l'opera che avrebbe di sè illuminato tutto un secolo gloriosissimo pel nostro teatro, domandava profondità di sen-

tire, domandava delicatezze di tocco, finezza di espressione, purezza di forma. Solo un animo gentile, vibrante alle più sottili sfumature di una squisita poesia, sensibile fino all'estremo limite di ogni umana possibilità, poteva avviare le moltitudini verso le nuove forme dell'opera e parlar loro un linguaggio nuovo, essendo certo d' esser compreso.

Vincenzo Bellini fu questo essere benedetto, vibrante come la leggendaria arpa eolia ad ogni tenue stormir di vento. Ma il suo canto non restò nobile espressione solitaria destinata ai venturi: esso scese subito toccante al cuore del popolo e ne trasse una eco profonda, che ebbe risonanza nel progresso dei tempi e non fu di piccolo peso nel rinnovamento dell'opera in musica più tardi avvenuto.

Quali le ragioni di questa particolare attitudine del genio belliniano, per cui tra esso ed il pubblico si stabilì la comunione di intenti che doveva poi esser causa di tanto bene?

Occorre in primo luogo rifarsi al carattere personale di questo meraviglioso musicista. Si è già accennato alla sua eccezionale sensibilità: sentiamo ancora la voce non sospetta di Enrico Heine: « ... Egli amava tanto la vita, aveva tanta avversione per la morte!... non voleva sentirne discorrere, ne temeva, come un bambino che ha paura di dormire al buio. Era un caro ed eccellente fanciullo, talvolta un po' ruvido, ma in tal caso non si aveva che a minacciarlo della sua prossima morte, ed egli diventava ad un tratto umile e supplichevole, mentre colle due dita alzate faceva il segno contro la jettatura... Aveva una figura sottile e snella, che si moveva affettatamente, direi quasi con civetteria, sempre *tiré à quatre épingles*: volto regolare, quasi ovale, d' un roseo pallido: capelli biondo chiari, quasi color d'oro, arricciati in sottilissime anella: alta, oh! molto alta, e nobile la fronte: naso diritto, occhi azzurri chiari, bocca ben proporzionata, mento rotondo. I suoi lineamenti avevano qualche cosa di vago, d'indefinito, un non so che di latteo: e in questo viso di latte si stemperava talvolta un'espressione agrodolce di dolore, la quale, sul viso di Bellini, suppliva alla vivacità, che gli faceva difetto; ma era un dolore superficiale: esso gli traluceva senza poesia dagli occhi, gli contraeva senza passione le labbra. Il giovane maestro sembrava volesse mettere in mostra questa languida sofferenza in tutta la sua persona. I suoi capelli arricciati gli ravvolgevano così mollemente il volto delicato, egli portava il bastoncino in modo tanto idillico, che mi rammentava sempre i giovani pastori, che vediamo bamboleggiare nelle nostre commedie pastorali, coi bastoni parati di nastri, le giubbettine e i calzoncini di color chiaro. E la sua andatura era così virginale, così elegiaca, così eterea.... quest'uomo sembrava un sospiro *en escarpins*... Quando conobbi Bellini, già da lungo tempo sentivo per lui qualche inclinazione e questo avvenne quando mi convinsi che il suo carattere era affatto nobile e

(*fot. Desi, Catania*)

PROSPETTO DELLA CASA OVE NACQUE VINCENZO BELLINI IN CATANIA.

(*fot. Desi, Catania*)
L'ALCOVA OVE VENNE ALLA LUCE BELLINI E CHE ORA RACCOGLIE NUMEROSE MEMORIE DEL GRANDE MUSICO CATANESE.

buono. L'anima sua s'è conservata certamente pura e scevra da ogni odioso contatto. Nè gli faceva difetto quella tranquilla bonarietà, quel non so che d'infantile che non manchiamo d'avvertire negli uomini geniali, quantunque essi non lo mettano in mostra ad ognuno.... ».

Figlio autentico dell'epoca romantica, dunque, questo delicato realizzatore di poesia, che potrebbe trovar un parallelo per profondità di sentire, per purezza d'espressione, per delicatezza quasi femminea, per nobile euritmia della sua opera altissima solo nell'Urbinate. Sembra quasi naturale che dalla sua anima assetata di canto sgorghi fluente, facile, spontanea una melodia che non conosce volgarità, che non si piega alle esigenze del pubblico, nè degli impresari, nè del denaro. Vincenzo Bellini non scriverà le sessantaquattro opere di Donizetti, ma nelle dieci opere di lui non occorrerà che i posteri compiano troppe selezioni. Bellini scrive quando la sua anima ha bisogno di cantare, quando la natura, l'amore, il dolore eccitano l'estro. Non altrimenti. La sua musica sgorga dall'anima commossa. Se la commozione tace, tace il cantore. Confidenzialmente può, in una lettera ad un amico, dire che egli in un anno non scrive che un'opera « e non tre o quattro e, come spesso accade agli altri, due in una sola stagione... ». Non basta. La *Norma*, la meravigliosa Norma è scritta « senza impegno», poichè il Bellini temeva che la vena lo abbandonasse!

Quale e quanta importanza abbia avuto sulla produzione belliniana la vita sentimentale del compositore ben si comprende, nè è privo d'interesse il richiamarne per sommi capi gli elementi in quanto essi hanno riferimento alle creazioni musicali di lui.

Non sembra inutile avvertire che, riguardo a questo aspetto della vita di Bellini, come è noto in argomenti tanto delicati, vertono ancora discussioni fra gli studiosi di storia musicale, poichè molti degli avvenimenti, o almeno molti degli aspetti che essi ebbero, sono controversi, o hanno interpretazioni varie a seconda delle fonti a cui si ricorre.

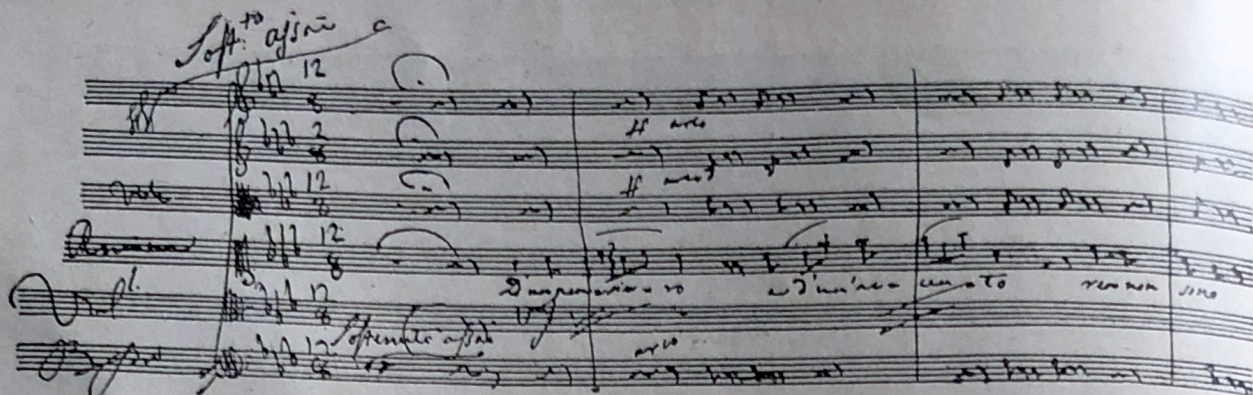
(fot. Desi, Catania)

IL CEMBALO DI VINCENZO BELLINI, CON UNO SPARTITO AUTOGRAFO DEL GRANDE AUTORE, NELLA « CASA DEL BELLINI » A CATANIA.

Non noi ci arrogheremo di sceverare il vero da ciò che può aver solo apparenze di vero, e tanto meno di erigerci a giudici delle controversie. Riferiamo, senza negare che il vivo profumo di romanticismo che emana da queste storie non ci sembra discordare dal carattere di Bellini, quale ci è trasmesso dalla tradizione, e quale soprattutto ci si rivela nella sua musica. E riferiamo senza voler aver l'aria di scoprir cose nuove, ciò che i biografi di lui e della sua vita sentimentale ci hanno narrato. Poichè se può apparire indiscrezione, nel caso d'artisti d'altra natura, il voler frugare nell'intimo della loro vita per sollevare i veli di vicende lontane che scarsa influenza hanno avuto sulla produzione del genio, questo non è il caso dei poeti e tanto meno dei musicisti, i quali quasi sempre si affidano alla musica per significare ciò che il cuore detta « quando amore spira » e che la parola non riuscirebbe ad esprimere.

Vincenzo Bellini, ancora studente al Conservatorio di S. Sebastiano in Napoli, assaporò le dolcezze del primo amore, un amore dal profumo idillico, per una giovanetta figlia d'un magistrato, Maddalena Fumaroli, ch'egli aveva scorto dalla finestra d'un amico di cui frequentava la casa. Gli sguardi, i sospiri congiunsero i due cuori e il Bellini fu tanto abile e discreto nel suo affetto da insinuarsi nella famiglia Fumaroli, da ottenere ogni segno di riguardo e di considerazione fino a venir incaricato di dar lezioni di canto a Maddalena.

L'incontro quotidiano con la fanciulla amata strinse vieppiù i vincoli che già legavano i due giovani. La fiamma occulta si elevò in purezza di sentire e la fanciulla e il maestro profusero nel loro amore tutte le delicatezze, tutte le soavità, tutti gli entusiasmi di cui può esser capace un cuore giovinetto.

Senonchè, al consenso dei cuori non fece eco il consenso dei genitori di Maddalena. Lo stesso Zingarelli, direttore del Conservatorio, pregato da loro, impose al Bellini la rinuncia alla vagheggiata felicità. Ma nè il Bellini, nè

RIPRODUZIONE DI UN BRANO AUTOGRAFO DELLA PARTITURA DELLA « SONNAMBULA ». (SI LEGGONO LE NOTE DELLA FRASE: « D'UN PENSIERO E D'UN ACCENTO »).

la Fumaroli si diedero per vinti e coltivarono in segreto la fiamma.

Se i genitori di Maddalena avevano avuto ragione di dubitare di un giovane nel quale nessuno sospettava più di quel che non fosse, un distinto e capace maestro di musica, il Bellini si propose di convincerli del loro errore e di convincerli nel miglior modo: con la prova dei fatti.

Durante il carnevale del 1825 egli faceva rappresentare dai convittori il suo primo lavoro, l'*Adelson e Salvini* e la rappresentazione era un successo: un successo così notevole da attirare sul Bellini l'attenzione degli impresari dei teatri e da procurargli dal Barbaia l'incarico di un'altra opera.

Il Bellini crede giunto il momento di chiedere ai Fumaroli la mano di Maddalena. Ancora un rifiuto. Non è ancora vinto il Bellini. Egli sente che la sua musa, che il teatro gli devono dare la vittoria sull'ostinazione dei genitori di Maddalena. E poi Maddalena, la buona, la gentile, l'idillica Maddalena non attende sempre, sempre fiduciosa, non spera ancora nella vittoria del suo Bellini?

E la seconda opera va in scena: *Bianca e Gernando* — non *Fernando,* perchè la censura non permette che, usandolo sul palcoscenico, si profani il nome del sovrano — ottiene un esito magnifico: Gaetano Donizetti che aveva udito le prove non esita a scrivere: « Questa sera va in scena al San Carlo *Bianca e Gernando* (*Fernando* no, perchè è peccato) del nostro Bellini: prima sua produzione bella, bella, bella e specialmente per la prima volta che scrive. È purtroppo bella, e me ne accorgerò io con la mia da qui a quindici giorni.... ».

Il Bellini pensa ormai che l'alloro conquistato gli permetta di render realtà il lungo sogno. Nuova ripulsa. Il Fumaroli risponde come la prima volta: cioè « che la figlia del presidente Fumaroli non avrebbe sposato mai un povero suonatore di cembalo ».

« Mi ricordo — scrive il Florino, lo storico di Vincenzo Bellini — che il Bellini aspettava con me l'esito di questo messaggio e si può credere con quanta ansia; ma appena comparve il Marsigli, lesse subito nel volto dell'amico, sebbene questi cercasse dissimularlo, l'infausto risultato. Io lo vidi impallidire alle parole di lui che gli confermarono siffatti timori, lo vidi tremare; ma la fortezza dell'animo suo ripigliò ben presto il disopra, e mi assicurò, stringendomi la mano, che avrebbe perdurato e vinto.

« Stavano così le cose allorchè gli venne, non saprei se bene o male a proposito della sua passione, la proposta del Barbaia di scrivere per la stagione autunnale una grande opera per la « Scala » di Milano, dovendo, in caso che accettasse, partire sollecitamente per quella città. La voce della gloria non poteva non risvegliare grandissima eco in quell'anima; esultante egli accettò, tutto fiducioso che la via della gloria sarebbe stata per lui quella della felicità in amore. Si potrà comprendere quanto soffrissero quei cuori virtuosi e innamorati in quella cruda separazione; la quale essi credevano di poca durata, laddove nell'eterno libro del destino stava scritto: per sempre! Mille furono le promesse di fedeltà, mille i giuramenti che si scambiarono. Il Bellini potè rivedere la diletta del suo cuore, e, per quanto egli avesse fede di riuscire nel suo intento, il pianto che versò in quella circostanza fu dirotto e lacerante ».

Era scritto che a Milano Vincenzo Bellini ascendesse nei cieli della gloria, ma che la gloria stessa lo irretisse in nuovi vincoli di amore. La figura dell'amata lontana, a poco per vol-

(Civ. raccolta delle Stampe, Milano)
LA VILLA PASSALACQUA A MOLTRASIO, SUL LAGO DI COMO (DA UNA STAMPA INCISA DA C. LOSE SU DISEGNO DI E. ADAM).

ta illanguidì nel ricordo, e mentre Maddalena gioiva dei trionfi del *Pirata* alla « Scala » e l'amico Marsigli, colui che aveva replicatamente insistito presso i Fumaroli perchè si compisse l'antico voto dei due innamorati, gli faceva sapere che ormai nulla più si opponeva ad ottenere il consenso della famiglia Fumaroli, il Bellini rispondeva che «ormai era deciso di non avere altra sposa che l'arte ».

Maddalena nascose l'umiliazione delle speranze deluse: aspettò ch'egli tornasse, ch'egli venisse a lei. Aspettò invano, ostinatamente fedele: fedele fino alla morte, che nel 1831 giunse liberatrice a stendere il suo velo grigio sulla grande tragedia di quel cuore.

Vincenzo Bellini aveva chiuso il primo capitolo della sua vita sentimentale. Il secondo s'era aperto e gli prometteva orizzonti sconfinati, sensazioni squisite: l'anima del poeta musicista inseguiva l'attimo fuggente, s'affascinava di un incognito indistinto, di cui non rendevasi ben conto, ma che faceva vibrare soavemente le corde della sua sensibilissima lira.

Fu a Genova, in una sera d'aprile del 1828, che Vincenzo Bellini, conobbe al Carlo Felice colei che se non può dirsi l'ispiratrice del più squisito dei capolavori del catanese — poichè troppo alto esso sta per darne tutto il merito a questa donna — certo ebbe un influsso sul genio di Bellini in quello che fu il suo periodo più glorioso.

Il contratto con l'impresa della « Scala » per cui il Bellini scrisse *La Straniera,* fu patrocinato e caldeggiato da Giuditta Turina, alla quale del resto l'opera è dedicata. E fu sotto il fascino di Giuditta Turina che Vincenzo Bellini scrisse quello che rimase insuperato modello di musica idillica, agreste. La delicata e sottile malia de *La Sonnambula* si è rivelata al mondo mentre s'intrecciavano più stretti i nodi d'affetto che avevan legato il Bellini alla bellissima dama.

Fu l'amore per Giuditta Turina o fu la dolcezza del paesaggio lombardo che ispirò al catanese le nobili, pure melodie di cui s'orna *La Sonnambula?* Chi potrebbe dirlo?

Certo è che il Bellini nella villa di Moltra-

(*Civ. raccolta delle Stampe, Milano*)
GIUDITTA PASTA IN UN DISEGNO DAL VERO DI MICHELE BISI.

sio, ospite della Turina, temperò le gioie di una passione dove sembrava egli cercasse l'estremo oblio, con tutte le dolcezze del romanticismo e subì tutta la suggestione di quel cielo e di quel paesaggio d'infinita soavità.

Il Bellini — così la vedova di Felice Romani, amico e librettista del catanese — «.passava gran parte del giorno in barchetta a percorrere i vari pittoreschi bacini d'aspetto diverso.... Alla sera Bellini, quando il sole coi suoi raggi infocati indorava ancora la cima dei circostanti monti, si compiaceva di adagiarsi in una navicella e di vogare sulle quiete onde del lago, lasciandovisi cullare mollemente in un coi suoi pensieri. Rapito dall'incanto di quelle rive, di quelle valli, di quei monti ove una ricca coltura feconda i declivi, in quel clima temperato, quel cielo splendidissimo, quella natura tutta vaghezza e sorriso, ove l'uomo respira liberamente e dimentica le contrarietà della vita, immerso in un'estasi inenarrabile il giovane entusiasta sentiva la sua anima trasportarsi oltre le sfere celesti, verso la sorgente eterna d'ogni bellezza e posarvisi ».

E il Bellini si recava con la Turina nei dintorni, godeva le opere tranquille e le domestiche gioie dei villici: e la sera, nella scia delle imbarcazioni che riportavano alla loro casa dalle filande le operaie, mentre sulla cheta onda del lago echeggiavano tenere e gaie cantilene, il musicista si beava di quelle canzoni, ne coglieva tutto l'agreste profumo, tanto da pregar il barcaiuolo di restar inerte sull'onda perchè neppure il tenue rumore del remo che dolcemente si spegneva nelle acque non turbasse l'immensa poesia dell'ora.

Quella pace, quei canti, quella poesia, quell'estasi sono tradotte ed espresse ne *La Sonnambula*: solo un mese e mezzo richiedette la composizione di quel nitido, purissimo lavoro: la melodia sgorgava fluida e facile nella suggestione dell'amore e della natura.

Dopo l'affetto per Giuditta Turina la storia s'infosca. Due altre Giuditte entrano nella vita di Bellini: Giuditta Pasta e Giuditta Grisi. Cantatrice la prima di gran nome, di cui la gloria ripercuote gli echi ancor oggi; cantatrice ancor l'altra, ma di minor fama: ambedue non senza influenza sulla vita artistica di Vincenzo Bellini.

Certo è che la Pasta, non foss'altro col fascino della sua squisitissima arte, regnò sull'animo del Bellini e che in lei il Bellini trovò la più sublime interprete di *Norma*, somma ed umile e devota al tempo stesso, come colei che dopo le riprese trionfali dell'opera donava al compositore una lampada e un mazzo di fiori con queste parole, di cui più non si sa ammirare se l'intima gentilezza o la pura semplicità: « Permettete, egregio maestro, che io vi offra ciò che mi fu di qualche sollievo nell' immenso timore che tuttora mi perseguita, trovandomi poco atta a rendere i vostri divini concenti: questa lampada nella notte, e questi fiori nel giorno furono testimoni dei miei studi per *Norma*, non che del desiderio che io nutro d'esser sempre

(*Civ. raccolta delle Stampe, Milano*)

UNA ROMANTICA VEDUTA DELLA VILLA PASTA A BLEVIO SUL LAGO DI COMO. (DA UNA INCISIONE DEL FALKEISEN SU DISEGNO DEL MAZZOLA).

più degna della vostra stima ».

Per vero dire la Pasta non era stata estranea alla concezione di *Norma*. Il Bellini, come abbiamo visto, scriveva l'opera « senza alcun impegno ». Era svogliato: « .... questa volta temo che la mia vena m'abbandoni, perchè la stessa è disgustata di quel maledettissimo colera che minaccia l'Europa... ». Ma queste parole sono scritte da Como dove non il colera, ma l'amore per Giuditta Turina non trova più le corde della lira che aveva vibrato ne *La Sonnambula*.

Fortunatamente presso Moltrasio, a Blevio, villeggia Giuditta Pasta: animo altissimo, questa donna vede il pericolo per cui sta affogando il genio di Bellini. Intelligentissima com'è, crede proprio dovere il distoglierlo da un'inerzia fatale. Si insinua nell'animo suo, lo incoraggia, lo incita. *Norma* nasce così, ancora sul divino Lario, ancora sotto l'influsso d'una donna; e di una donna elettissima.

Che fra il Bellini e la Pasta dopo simile antefatto, si formasse uno stretto legame è fuor di dubbio. Legame di pura e nobile amicizia doveva essere però, e nulla più, se il Bellini pochi anni appresso, nel 1827, stanco di vagabondaggio e progettando di ammogliarsi, confessava di aver messo gli occhi sulla figlia della Pasta, allora diciassettenne.

Sulle tre Giuditte doveva tuttavia trionfare poco dopo un'altra affascinante interprete somma della musica belliniana: Maria Malibran, per la quale il Bellini sognava di « scrivere un'opera sopra soggetto di suo genio ».

Non senza ragione si è voluto accennare, sia pur sommariamente, alle vicende sentimentali che traversò il Bellini nella sua breve esistenza, poichè esse ci danno ragione dell'inquieta aspirazione che spingeva il compositore verso nuovi orizzonti.

Poteva forse chi, come il Bellini, era conscio di tutte le squisite bellezze dell'anima umana, chi conosceva la squisita poesia del sentimento acquetarsi nell' olimpico sereno sorriso della musa rossiniana?

No: egli doveva cercar nuove vie: era per lui una necessità ritornare il dramma sulla scena: la musica doveva piangere, inorridire, morire, come piangono, inorridiscono, muoiono gli uomini. Nessuno meglio di Felice Romani, che, salvo una breve dolorosa pausa, seguì intimamente da poeta fedele il Bellini,

IL PICCOLO BUSTO ESEGUITO DAL VERO DAL DANTAN, ORA CONSERVATO NELLA CASA DEL BELLINI A CATANIA.

può dirci quali fossero gli intendimenti del catanese. Scrive il Romani nella *Necrologia di Bellini*: « Pochi compositori conobbero come Bellini la necessità di una stretta colleganza della musica con la poesia, il linguaggio degli affetti, l'evidenza dell' espressione, la verità drammatica ». E altrove: « Io solo lessi in quell'anima appassionata, in quella mente vogliosa di volare oltre la sfera in cui lo stringevano e le *norme* della scuola e la *servilità delle imitazioni*: e fu allora che io scrissi per Bellini *Il Pirata*, soggetto che mi parve adatto a toccare, per così dire, la corda più rispondente del suo cuore; nè m'ingannai. Da quel giorno in poi ci intendemmo ambidue; lottammo uniti contro le viziose abitudini del teatro musicale; e ci accingemmo concordi ad estirparle a poco a poco, a forza di coraggio, di perseveranza e d'amore ».

MINIATURA DI VINCENZO BELLINI, ESEGUITA DALLA MALIBRAN, ORA CONSERVATA NELLA CASA DEL BELLINI A CATANIA.

Quanto il Bellini comprendesse alla sua volta il Romani, risulta da quanto egli ebbe a dire, dopochè ebbe musicato il libretto de *I Puritani*, dovuto non più al Romani ma al conte Carlo Pepoli: « Ora vedo che se dovessi scrivere ancora per l'Italia non potrei senza Romani. Tutti gli altri sono freddi, insipidi, senza nerbo di passione.... ».

Che se il Bellini così intendeva il compito assegnato alla musica nell'opera, ben si spiega come Riccardo Wagner, il profeta del dramma musicale non esitasse ad ammirare in *Norma* « la ricca vena melodica, unita con la più profonda realtà alla passione più intima » e qualificasse la stessa *Norma* « grande partitura, che parla al cuore ed è lavoro di un genio ».

Profonda sensibilità, purezza della linea melodica, aderenza perfetta della musica alla parola sono infatti le caratteristiche fondamentali dell'opera del Bellini. Ed è per questo che la sua musica parla al cuore dell'uditore senza necessità di lenocinî che ne accentuino il contenuto espressivo. La semplice nobiltà della melodia belliniana, non richiede mai che l'interprete si sovrapponga al compositore per render più evidente il significato recondito della musica. È appunto la purezza di questa melodia che ben si adatta alla idillica poesia de *La Sonnambula*, come al tragico classicismo di *Norma*. La più grande interprete della musica belliniana, Giuditta Pasta, a quel che ce ne dice la tradizione, sapeva derivare dalla compostezza classica della linea la maggiore efficacia espressiva. La voce, a quel che ne scrive lo Stendhal, non dava in lei in due stati d'animo differenti, lo stesso suono. La sua emotività intima, frenata da un divino pudore, non nascondeva tuttavia l'ardore dell'anima, che dava alla melodia la massima potenza d'espressione, senza per nulla alterarne la squisita attica bellezza.

La musica di Bellini così penetra l'anima delle folle: così commuove l'interprete prima, il popolo poi.

Che il Bellini, nonostante i successi trionfali che ebbe a riportare, sia stato compiutamente compreso dai contemporanei non si potrebbe dire. Accanto ai trionfi non mancarono dolori che amareggiarono il genio. Non elencheremo qui quante volte ai suoi lavori il pubblico abbia fatto sulle prime il viso dell'armi, salvo poi a

ricredersi quando riusciva a penetrare il mistero della musica belliniana.

Certo però i musicisti contemporanei a lui avevano intuito il posto insigne che egli avrebbe occupato nella storia dell'opera italiana.

Rossini, il divo Rossini, che da Parigi in quel tempo imperava sul teatro d'opera, dopo aver ascoltato *Il Pirata* aveva detto a Bellini: « Fortunato voi che cominciate dove gli altri finiscono! ». Tuttavia una mal celata ostilità sulle prime induceva il grande Pesarese a portar Donizetti a Parigi quando il Bellini doveva esordirvi. Ma il Bellini non si perdette d'animo: si propose di « studiare la nuova partizione più del solito e poi far la corte a Rossini », perchè, aggiungeva « io ho sempre adorato Rossini ».

E tanto bene riusciva all'intento che non solo il Rossini finiva per manifestare apertamente la sua ammirazione per *I Puritani* riconoscendo che esso era « lo spartito più completo che Bellini avesse composto », ma gli accordava salda e sincera amicizia tantochè, dopo la morte del Bellini, il Rossini fu fedele ed amoroso esecutore testamentario di lui e fu il Rossini che raccolse le sparse artistiche memorie belliniane.

Abbiamo già visto che cosa il Donizetti pensasse del Bellini: abbiamo anche accennato all'opinione di Riccardo Wagner: ma non possiamo meglio chiudere che con le parole che il Wagner stesso dedica a Bellini nel 12° volume dei *Sämmtliche Schriften und Dichtungen*, parole tanto più significative in quanto sono dovute a chi non era certamente amico del teatro d'opera italiano:

« La musica di Bellini o, per dir meglio, il canto di Bellini ha avuto in questi tempi un'eco così grande e ha suscitato un tale entusiasmo che soltanto per questo è opportuno parlarne. Che il canto di

(*Civ. raccolta delle Stampe, Milano*)
MARIA MALIBRAN, IN UN DISEGNO DI R. FOCOSI RIPRODOTTO IN LITOGRAFIA DAL VASSALLI.

Bellini affascini la gente in Italia e in Francia è una cosa ben naturale; perchè in Francia e in Italia si ascolta con le orecchie, (onde la nostra espressione « blandire le orecchie », probabilmente in contrapposizione al « blandire gli occhi », che esclusivamente si prova alla lettura degli spartiti di certe nuove opere tedesche!); ma che perfino l'amatore di musica tedesco si levi gli occhiali dagli occhi affaticati e per un istante si abbandoni senza riserve alla gioia di un bel canto, questo ci fa conoscere più profondamente il suo animo e ci rivela il profondo ardente desiderio ch'egli avrebbe di respirare di nuovo a pieni polmoni per alleggerirsi il cuore in un tratto, per gettare lontano da sè il fardello dei pregiudizi e delle stolte pedanterie, che lo ha costretto per tanto tempo ad amare la musica tedesca, e per diventare finalmente un uomo felice, libero, dotato di quell'intuito ammirabile di tutto quanto è bello, sotto qualunque forma si manifesti.

« Come siamo dunque poco persuasi di tutto questo cumulo di pregiudizi e di presunzioni! Quante volte non ci è accaduto d'essere stati rapiti dall'audizione di un'opera italiana o francese e, uscendo da teatro, di avere soffocata la nostra emozione con un compassionevole motto di spirito; poi, giunti a casa, d'aver convenuto con noi stessi che da quei rapimenti bisognava guardarci! Rinunciamo ora, una buona volta, a quello spirito; non lasciamoci cogliere da questo accomodamento con noi stessi; ma osservia-

mo bene ciò che ci aveva così rapiti, e ci accorgeremo che era la limpida melodia di Bellini, la nobile semplicità e bellezza del suo canto. Pensarla a questo modo non è davvero un peccato; come non è peccato pregare il Cielo, prima d'andare a letto, perchè venga ai musicisti tedeschi l'idea di simili melodie e di un modo simile di trattare il canto.

« Canto, canto, ancora canto, o tedeschi! Il canto è la lingua con cui l'uomo comunica se stesso agli altri musicalmente e se questa non viene formata e mantenuta indipendente come ogni altra lingua colta, non sarete compresi. Il resto, ciò che in Bellini è cattivo, ogni vostro maestro di villaggio può farlo meglio, ed è dunque fuor di proposito farsi beffe di questi difetti. Se Bellini avesse fatto il suo corso di studi presso un maestro di scuola tedesco, avrebbe certo imparato a far meglio; ma può anche darsi che al tempo stesso avrebbe disimparato il suo canto.

« Lasciamo dunque a questo beato Bellini la forma dei suoi pezzi, comune agli italiani, i suoi *crescendo* che seguono regolarmente il tema, i suoi unisoni, le sue cadenze, tutte le altre sue formule costanti, contro le quali ci scagliamo così violentemente: sono forme fisse che l'italiano non concepisce in modo diverso e che, per molti aspetti, non sono poi così detestabili. Se noi considerassimo in molti compositori moderni tedeschi il disordine senza confini, la confusione delle forme per cui così spesso ci guastano il piacere di molte bellezze isolate, noi ci augureremmo quasi di vedere tutte queste matasse aggrovigliate messe in ordine da questa forma fissa italiana. E infatti se essa, con tutti i suoi sentimenti e le sue sensazioni, è coordinata ed abbracciata con un tratto sicuro entro una melodia chiara ed appropriata, la semplice istantanea comprensione di tutta una passione sarà molto più facile che quando, a forza di mille piccoli commenti, con questa o con quella gradazione d'armonia, col timbro di questo o di quell'istrumento, l'avremo finalmente nascosta o volatilizzata.

LA STATUA DI BELLINI, DELLO SCULTORE BORGHI, NEL TEATRO DELLA SCALA DI MILANO.

« E però, in questa certo parziale decadenza, in questi vaniloqui, quanto agli italiani convengano le loro forme e la loro maniera, lo dimostra Bellini con la *Norma*: che è senza dubbio una delle sue più felici composizioni. In quest' opera, dove il poema stesso raggiunge l'altezza tragica dei greci antichi, questa forma, che al tempo stesso Bellini nobilita ed eleva, dà rilievo al carattere solenne e grandioso dell'insieme. Tutte le passioni, che vengono così singolarmente trasfigurate dal suo canto, ricevono appunto per questo un fondo maestoso sul quale non vagano incerte; ma si disegnano in un quadro grande e chiaro che involontariamente fa pensare alle creazioni di Glück e di Spontini ».

E questi giudizi sono di colui che, sognando il dramma musicale, poteva meglio di ogni altro intendere il mistero della musica belliniana.

CESARE ALBERTINI

VITA DEL TOURING

Il rinnovamento della Guida d'Italia: « Emilia e Romagna ».

Mentre nuove opere veggono la luce (ricordiamo, fra le più recenti, il *Manuale del Turismo* e gli *Stati del Mondo*) e altre non meno cospicue vengono messe in cantiere, il Touring non trascura le pubblicazioni che nella sua quarantennale attività ha creato a servizio dei Soci, del turismo e della cultura. Fra queste, la *Guida d'Italia* è oggetto delle maggiori cure ben giustificate dall'importanza dell'opera, che costituisce la più particolareggiata descrizione della nostra Patria e, quindi, il migliore strumento per diffonderne la conoscenza e, inseparabile da questa, l'amore.

Il rinnovamento dei volumi si rende tanto più urgente e necessario in questa nostra epoca di rapidissime felici trasformazioni che, per impulso del Regime Fascista, hanno mutato in pochi anni la fisionomia dell'intero Paese; trasformazioni tanto vaste e profonde, che i volumi della « Guida » si debbono quasi completamente rifare. Il lavoro dell'apposito « Ufficio Guida d'Italia » procede senza interruzione; si spera anzi di accelerarne il ritmo nell'anno in corso.

Nel fascicolo del giugno scorso, annunziavamo la « *Venezia Giulia e Dalmazia* »; è ora la volta dell'« *Emilia e Romagna* » (1). La nuova guida sostituisce il 2° volume della « Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia », distribuito ai Soci nel 1916 e ripubblicato in una seconda edizione nel 1924. Con essa viene completato il rinnovamento della descrizione dell'Italia Settentrionale, ripartita in 7 volumi regionali.

Non è forse superfluo ricordare che, nelle nuove edizioni, non soltanto la materia della « Guida » viene aggiornata, corretta e meglio equilibrata, sfrondando le sovrabbondanze e colmando le lacune, ma anche la divisione dei volumi viene resa più logica e netta, creando volumi regionali.

Nonostante il processo di assimilazione e di fusione che il Fascismo ha felicemente accelerato fra gli Italiani tutti, la regione (o compartimento, come viene chiamato ancora in molte pubblicazioni ufficiali) è e rimarrà pur sempre un'unità bene individuata con proprî caratteri geografici, storici, antropici ed economici; era dunque logico che una grande guida turistica si attenesse a questa divisione, pur senza applicarla in modo troppo rigoroso.

La nuova sistemazione della collezione è prossima al completamento. Ma ben s'intende che questo lavoro non ha tregua, come non ha tregua la vita. Non è ancora pronta la 2ª edizione di tutti i volumi dell'Italia Centrale e Meridionale, quando già urge, ad esempio, la 3ª della « Sicilia » e la 6ª del « Piemonte ».

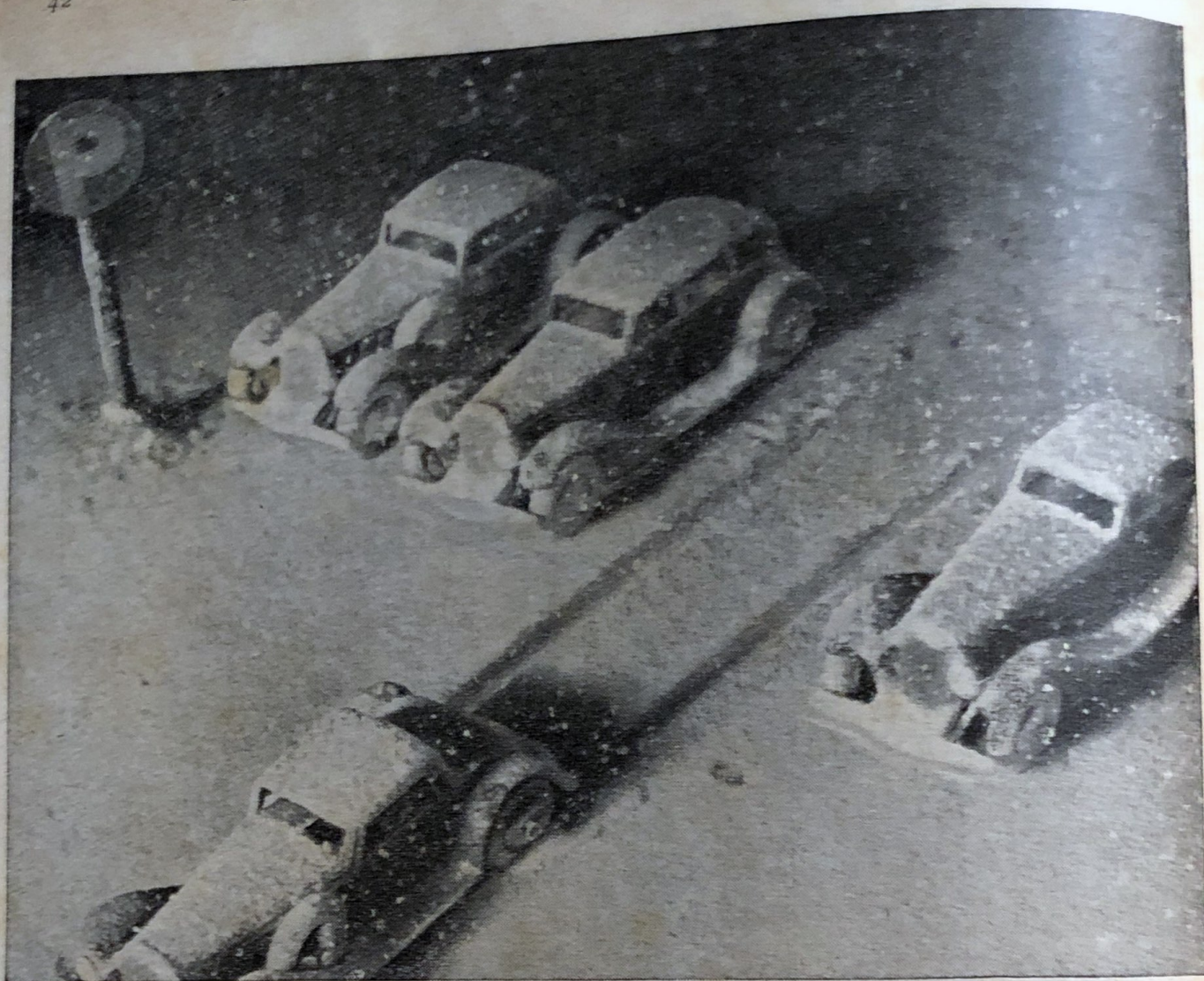
***

Che cos'è l'Emilia e che cosa la Romagna? Donde il nome, quali i confini, quali i caratteri? Quali, a grandi tratti, la storia gloriosa, le particolarità dei dialetti, lo sviluppo dell'arte, l'economia agricola, industriale, commerciale?

A queste e ad altre molte domande che il turista consapevole deve porsi prima d'intraprendere una visita a una zona, risponde la prima parte della guida, lo « Sguardo d'insieme », omogeneo nella sostanza e nella disposizione a quelli degli altri volumi. E' una brevissima succosa monografia, dalla quale balza intera e vivente la personalità della regione.

Ogni capitolo di tale « Sguardo » è l'apporto di uno studioso particolarmente autorevole in argomento. Così i cenni geografici, geologici, demografici ed economici sono dovuti al Prof. L. F. De Magistris della R. Università di Milano e dell'Università Commerciale Bocconi di Milano; il capitolo sulla flora, al Prof. L. Vaccari di Roma; quella sulla fauna, all'On. Prof. A. Ghigi, Rettore della R. Università di Bologna; quello storico-artistico, al Prof. R. Buscaroli, pure della R. Università di Bologna; il capitolo sui dialetti, al Prof. C. Battisti, della R. Università di Firenze.

Numerosissimi sono poi i Collaboratori della parte itineraria, insigni cultori di storia e d'arte, Autorità e Uffici, Direttori di Musei, Conservatori e Ispettori di Monumenti, studiosi locali, Consoli e Amici del Touring, tutti generosamente lieti di contribuire a un'opera di riconosciuto interesse comune. La parte descrittiva s'inizia con il capoluogo della regione, Bologna, a cui sono dedicate 58 pagine, rischiarate da 12 piante di chiese, musei, ecc. Cinque itinerari, da percorrersi possibilmente uno per giorno, guidano il turista da S. Petronio e dal Nettuno del Giambologna lungo le tipiche vie a portici alle piazzette pittoresche, ove sorgono antiche chiese e tombe venerande, attraverso i musei e la pinacoteca, lungo i

(1) L. V. BERTARELLI. – *Emilia e Romagna*, nella collezione della Guida d'Italia del Touring Club Italiano, 1 volume di 552 pagine con 13 carte, 11 piante di città e 31 piante di edifici. – Milano, T. C. I., 1935-XIII. Prezzo per i Soci del T. C. I. **L. 18**, più **L. 2** per la spedizione in Italia e Colonie **L. 4** all'estero.

passeggi frequentati e gli amenissimi immediati dintorni, a S. Michele in Bosco, all'Osservanza, alla Madonna di S. Luca, al modernissimo Littoriale.

Da Bologna s'irradiano i principali itinerari; anzitutto la via Emilia, vera spina dorsale della regione e che Alfredo Oriani definiva « uno fra i più grandi fiumi della storia »; su quella s'innestano gli itinerari trasversali della pianura e dell'Appennino. La rete degli itinerari è presentata, in un'evidentissima sintesi grafica, nelle pagine di risguardo all'inizio del volume, ov'è pure indicata l'estensione e la posizione delle carte inserite nella « Guida ».

Non vi è ceto di persone a cui la guida non abbia alcunchè di particolarmente gradito da offrire. Numerosissime le novità per i cultori della nostra arte. Oltre alle collezioni artistiche di Bologna, tutte arricchite e riordinate, troviamo a Modena la Galleria Campori, donata nel 1925 dal Marchese Matteo Campori alla città e la R. Galleria Estense rigenerata; a Reggio, la Galleria Parmeggiani, donata da L. Parmeggiani (1933) insieme con il palazzo in cui è magnificamente disposta, e la nuova Pinacoteca Fontanesi che fa parte dei riorganizzati Musei Civici; a Parma, il R. Museo d'Antichità e la R. Galleria, pure riordinati; a Piacenza, un'altra ricca raccolta privata, la Galleria d'Arte Moderna Ricci-Oddi, regalata insieme con l'elegante edificio che l'accoglie da G. Ricci-Oddi; a Ferrara, il nuovo Museo della Cattedrale; a Budrio, la nuova piccola Pinacoteca Inzaghi; a Sàrsina, i recenti scavi e il Museo; e dovunque restauri che salvano da ulteriori deperimenti monumenti insigni, documenti della nobiltà della nostra Gente, e riordinamenti che mettono in miglior luce collezioni pubbliche e private.

Impresa, più che difficile, vana sarebbe enumerare le varie opere pubbliche che la guida registra con l'abituale concisione. Ma delle opere maggiori si sono potute fornire indicazioni precise: così per le ferrovie, dalla Direttissima Bologna-Firenze, che abbrevia di tanto la distanza fra l'Italia Settentrionale e la Capitale, ai tronchi minori come la Piacenza-Cremona, la Rimini-S. Marino, la Imola-Massalombarda e la Reggio-Boretto; funivie come quella della Madonna di S. Luca; migliaia di chilometri di strade costruite, rifatte, corrette, pavimentate; ponti e viadotti nuovi o rifatti come il ponte ferroviario sul Po a Piacenza; bonifiche del piano, come la Grande Bonificazione Ferrarese; quella Parmigiana-Moglia e quella di Burana; e quelle che, con opere d'imbrigliamento di sostegno e di rimboschimento, consolidano i fianchi dell'Appennino squarciati dai calanchi; opere edilizie, scuole, uffici pubblici, stazioni, ospedali, stadi sportivi in ogni città o paese.

Si aggiungano gli accenni sparsi in tutto il volume ai progressi e alle particolarità dell'agricoltura, alle varie industrie, dagli imponenti serbatoi idroelettrici dell'Appennino alle industrie agricole e alle numerose superstiti piccole industrie locali, all'attrezzamento turistico e particolarmente alberghiero. In dieci anni sono sorte sulla Riviera Romagnola centinaia di alberghi e di pensioni, intere stazioni balneari ormai famose, insieme con le benefiche Colonie Marine di numerose organizzazioni del Regime.

Uno degli itinerari, il 37°, è dedicato alla descrizione della Repubblica di S. Marino, che costituisce certo una delle maggiori attrattive turistiche della regione, tanto più ora che da Rimini vi si sale in ferrovia.

Ma di cure specialissime furono oggetto gli itinerarî dell'Appennino tosco-romagnolo, quelli cioè che attraversano la Terra del Duce. Così, la Valle del Rabbi, con Predappio Nuova e la casa natale del Duce e con la Rocca delle Caminate, sono minutamente illustrate per i pellegrini che vi si recano da tutta Italia; così, nel sobrio stile della guida è descritta la via che conduce a Mercato Saraceno e al Colle di Paderno, ove riposano Arnaldo e Sandro Italico Mussolini.

Ma tutte le strade del « dolce paese », anche quelle già comprese nella provincia di Firenze, sono percorse dalla guida, da Terra del Sole ove giungeva fino al 1923 la provincia di Firenze, a S. Benedetto in Alpe, da Meldola a Verucchio, a Bertinoro, a S. Marino, a S. Leo, a Carpegna, alle città gloriose, alla pianura feracissima, alle Marine dai nomi notissimi: Cervia, Cesenatico, Bellaria, Igea Marina, Viserba, Miramare, Riccione.

Se l'Italia è ricca di quei deliziosi piccoli centri demograficamente modesti, ma onusti di storia e di monumenti e di un loro fascino speciale, l'Emilia ne è ricchissima: basta citare Mirandola, signoria dei Pico; Cento, patria del Guercino e di Ugo Bassi, con la sua Pinacoteca comunale; Vignola, patria dell'arch. Iacopo Barozzi che ne prese il nome e di Ludovico Antonio Muratori, con la sua vignolesca Rocca; Carpi, signoria dei Pio, con il Castello (ora Museo Civico) e con la caratteristica industria del truciolo; Sassuolo, Novellara, Correggio, che ha celebrato l'anno scorso il quarto centenario del pittore, che ne ha reso noto il nome in tutto il mondo; Scandiano, memore del Boiardo e dell'imprese d'Orlando innamorato; Fontanellato, con la Rocca dei Sanvitale; Colorno e il suo Palazzo Ducale; Gualtieri e Guastalla, già capitale d'un Ducato; Fidenza, con il suo Duomo romanico; Imola, Faenza e Cesena, Budrio e Lugo, Comacchio e le sue valli pescose.

Il volume, come gli altri della serie, è completato da una breve bibliografia sulla regione, utile a chi desideri approfondire la sua conoscenza sull'una o sull'altra città o zona, dall'indice degli artisti citati (25 pagine) e dall'indice alfabetico delle località (32 pagine). E' dunque una vera aggiornatissima enciclopedia tascabile sull'Emilia, un'opera utilitaria, culturale e patriottica ad un tempo, che il Touring offre ai Soci tutti, ma particolarmente agli Emiliani e Romagnoli, giustamente fieri delle glorie antiche e nuovissime della loro Terra generosa, ove, al dire di Massimo D'Azeglio, « la pianta uomo è la più robusta e salda che sorga nella selva italiana ».

LO ZUCCHERO
NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

L'escursione invernale del Touring al Terminillo ed al Gran Sasso d'Italia.

Nel corso di tre sole giornate e cioè dalla mattina del 4 alla sera del 6 gennaio u. s., i partecipanti all'Escursione del Touring al Terminillo e al Gran Sasso d'Italia, hanno potuto fare raccolta di tali e tante gradite impressioni che il ricordo di esse sarà da porre fra quelli che si rievocano col più vivo piacere.

V'è da rimpiangere soltanto che il tempo, bello nel primo giorno dell'Escursione, stupendo nell'ultimo, abbia voluto dimostrarsi nettamente ostile nel secondo giorno, dedicato alla salita a Campo Imperatore, al Gran Sasso. Ma se tali avverse condizioni tolsero agli escursionisti la possibilità di ammirare la catena del Gran Sasso illuminata dal sole e bianca di neve, esse diedero modo di apprezzare anche maggiormente l'arditezza delle opere costruite per la valorizzazione del gigante appenninico ed il funzionamento perfetto di ogni impianto. Particolare meraviglia destò la teleferica, che si spinge fino a 2112 metri, a Campo Imperatore, dove sorge anche un elegante albergo.

La giornata dedicata al Terminillo non poteva essere migliore: limpidità d'atmosfera, sole splendente, tepore primaverile. Non meno di 500 macchine, quasi tutte di Roma, si erano date convegno — come ormai in tutti i giorni festivi — al Terminillo, cosicchè la nuova strada che da Lisciano porta a Campoforogna a 1751 metri, è stata percorsa per ore ed ore da una fila interminabile di automobili che, cariche di sci, si dirigevano verso i campi di neve.

Uno spettacolo forse unico, certo sorprendente, che dimostrava come la nuova opera voluta dal Duce soddisfacesse ad una vera necessità e come Roma avesse effettivamente conosciuta ed avuta la sua montagna con l'apertura della nuova strada del Terminillo.

Un gruppo di Soci salì a piedi fino al Rifugio Umberto I al Terminilletto, accompagnato gentilmente dal Presidente della Sezione di Rieti del C. A. I., Ing. Rinaldi, mentre qualcuno provò le prime emozioni dello sci ed altri volle godersi interamente lo spettacolo offerto da quell'immensa folla che si contendeva i migliori pendii nevosi.

Particolarmente interessante riuscì la visita al Rifugio Trebiani, costruito dall'attivissimo Sci Club di Rieti nel 1930, cioè appena un anno dopo la sua costituzione, col contributo dei propri Soci e con sussidi di Enti cittadini, ditte e Società locali; interessante anche perchè, con la collaborazione del C. A. I., la Capanna e la zona costituirono il fulcro di tutta un'attività materiale e propagandistica in pro della regione del Terminillo: propaganda dalla quale doveva nascere il progetto e svilupparsi la realizzazione della strada del Terminillo, quando il Duce ne fu informato.

Ovunque i nostri Soci furono accolti con manifestazioni di grande simpatia: a Rieti S. E. il Prefetto rivolse cordiali e calde parole di salute, e il locale Istituto Fascista di Cultura offrì gentilmente un ricevimento nella sua Sede, dove gli escursionisti furono accolti dal Vice Segretario Federale. Ad Aquila il Circolo Aquilano del Littorio offrì pure un ricevimento agli ospiti, che trovarono dimostrazioni di vivissima simpatia anche da parte del Podestà, Avv. Centi Colella, del Preside della Provincia e del Presidente del Circolo, signor Ciarletta.

La Presidenza del Touring rivolge da questa Rivista il suo vivissimo ringraziamento a tutte le Autorità e alle gentili persone che vollero riservare tante simpatiche accoglienze ai nostri escursionisti. Un ringraziamento particolare rivolge pure: al Capo Console di Aquila, Avv. Ciavoli Cortelli, che personalmente si occupò di tutta l'organizzazione dei servizî logistici locali e che fu di guida ai nostri Soci durante la visita della città e per la salita a Campo Imperatore; al Capo Console di Rieti, Cav. Fiordeponti, che da ben quarant'anni fa parte del Sodalizio, e che anche in questa occasione offrì il suo valido aiuto; al Console di Rieti, Dott. Cav. Uff. Lambardi, che si assunse il non lieve còmpito di predisporre i diversi servizî per il soggiorno.

Dobbiamo aggiungere, prima di terminare, una parola per manifestare il compiacimento dei partecipanti per l'attrezzamento moderno degli alberghi dove ebbero ad alloggiare e per l'ottimo servizio in essi prestato.

Il trasporto automobilistico, organizzato dalla Compagnia Italiana di Turismo, fu — come sempre — perfetto.

Le escursioni del Touring in Tripolitania e in Sardegna.

A seguito dell'annuncio dato nel fascicolo di gennaio di questa Rivista, pubblichiamo il programma di massima dell'Escursione in Tripolitania, per la parte riguardante la visita delle Oasi del Fezzan; visita che avrà luogo in occasione delle feste pasquali.

I giorno	Partenza da Tripoli - Visita di Leptis Magna (colazione all'Albergo di Homs) - Sliten - Misurata (cena e pernottamento).
II »	Misurata - Bu Ngem - Hon (cena e pernottamento).
III »	Sosta a Hon - Visita di Uaddan (cena e pernottamento).
IV »	Hon-el Gaf - Sebha. - Durante il percorso si attraversa il Gebèl es-Soda. Cena e pernottamento a Sebha.
V »	Sebha - Murzúch - Colazione. Cena e pernottamento a Murzúch.
VI »	Murzúch - Sebha - el Gaf - Brach (cena e pernottamento).
VII »	Sosta a Brach. - Gita lungo l'Uadi Sciati.
VIII »	Brach - esc Sciueref - Gheriat (cena e pernottamento).
IX »	Gheriat - Misda - Garian (cena e pernottamento).
X »	Visita di Garian e di Tigrinna - Ritorno a Tripoli per Azizia.

L'intera organizzazione logistica dell'Escursione sarà predisposta a cura del Comando delle Truppe della Tripolitania. Le colazioni saranno tutte al sacco e in alcuna località gli escursionisti alloggeranno in tende. Il percorso, oltre 2300 km., sarà effettuato in auto.

L'itinerario prescelto, a parte la visita di Homs, Leptis Magna, Sliten, Misurata, Gariàn e Tigrinna consente l'osservazione dell'interessante paesaggio del Gebèl-es-Soda, delle oasi sahariane che si toccano lungo il percorso, delle tre grandi depressioni del Fezzàn: Uadi Sciati, Uadi el-Agial ed Uadi Bergiug, oltre all'osservazione dei tre diversi tipi di terreno desertico: *hammada*, *serir* e *ramlet*.

Nel prossimo fascicolo indicheremo il programma generale dell'Escursione in Tripolitania e le quote di partecipazione, per le quali stiamo raccogliendo tutti gli elementi necessarî. Possiamo per ora dire che esse saranno inferiori a quelle che potrebbero attendersi, data la lunghezza del percorso automobilistico e l'onerosa organizzazione di tutti i servizi che assicureranno ai partecipanti i maggiori conforti, compatibilmente con le gravi difficoltà di un'escursione attraverso il Sahara.

Nel mese di maggio il Touring effettuerà un'Escursione in Sardegna, alla visita della quale saranno dedicati 12 giorni. Oltre Cagliari, Sassari e Nùoro, saranno visitati centri minori quali Tempio Pausania, Alghero, Bosa, Iglesias, Carloforte, Lanusei, e sarà compiuta la salita alle più elevate cime del Limbara e del Gennargentu. Come quelle già effettuate con tanto successo dal Touring, la prossima Escursione in Sardegna si svolgerà con un itinerario prestabilito tra i più interessanti; ma per la visita del maggio prossimo si son voluti evitare — con opportuni accorgimenti logistici — alcuni itinerarî obbligati che costringono a dolorose rinuncie. Nulla verrà quindi escluso di quanto costituisce il meraviglioso patrimonio folcloristico, artistico, agricolo, industriale dell'Isola.

Dalla visita dei monumenti preistorici alle opere d'arte medioevale, dalle grandi bonifiche e dai villaggi agricoli agli impianti idroelettrici, dalle miniere alle tonnare, può dirsi che tutta la Sardegna sarà visitata attraverso un percorso automobilistico di molte centinaia di chilometri di sviluppo.

L'Escursione si chiuderà con l'omaggio devoto alla tomba di Giuseppe Garibaldi a Caprera.

Dove si svolgerà il XIV Campeggio del Touring?

Per la cordiale collaborazione del Comune di Fiera di Primiero si sono felicemente concluse tutte le trattative inerenti al montaggio del nostro prossimo attendamento e siamo lieti di comunicare ai Soci che esso avrà luogo presso le sorgenti del Travignolo, in Val Venegia a 1950 metri nel celebre Gruppo dolomitico delle Pale di S. Martino.

Ne riparleremo presto.

Comunque, anticiperemo due notizie che faranno piacere: al campeggio appariranno le prime tende di nuovissimo modello fatte espressamente costruire dal Touring; e all'attendamento, che avrà inizio nell'ultima decade di luglio, si potrà accedere in automobile.

Il Touring e le Forze Armate.

Abbiamo già avuto occasione di annunciare in «Vita del Touring» (fascicolo di Novembre 1934, pag. *395*) due alti riconoscimenti dell'opera del T. C. I. da parte dei Ministeri della Guerra e delle Finanze, che con loro speciali circolari hanno stabilito che, trimestralmente, i vari Comandi, Corpi e Uffici raccolgano le richieste delle pubblicazioni del Sodalizio inoltrate dai dipendenti militari e le tramettano pel tramite gerarchico alla Direzione del Touring, la quale, dal canto suo, concederà speciali facilitazioni.

Siamo ora lieti di comunicare che anche il Ministero dell'Aeronautica ha dato disposizioni analoghe ai singoli Comandi di Zona e delle Aviazioni Insulari per la raccolta trimestrale delle richieste inoltrate dai propri dipendenti; mentre sono attualmente in corso trattative al medesimo scopo col Ministero della Marina.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Nuovo « carnet de passages en douanes ».

Con il primo gennaio è entrato in vigore un nuovo modello di « carnet de passages en douanes » nel quale, in sostituzione del « passavant » che viene abolito), è inserito una speciale bolletta di temporanea esportazione che renderà possibile agli autoveicoli *immatricolati nel Regno* di varcare la frontiera italiana parecchie volte senza emissione di nuovi documenti.

Infatti, tale documento, che fa parte inscindibile del « carnet », comprende:

a) la matrice, che, dopo la compilazione, sarà staccata, registrata e trattenuta dalla dogana;

b) la figlia, che dovrà rimanere attaccata al « carnet » fino alla *definitiva* reimportazione del veicolo.

A tergo della bolletta figlia è stampato un casellario per registarvi i passaggi della frontiera durante il termine di validità del « carnet ».

Il margine a destra della figlia è predisposto per incollarvi un foglio supplementare di « visti di passaggio » ove non basti il casellario anzidetto.

I fogli supplementari dei « visti di passaggio » saranno forniti alle dogane direttamente dagli Enti turistici emittenti dei « carnets ».

c) un tagliando, sul quale la dogana che scarica la bolletta di temporânea esportazione per *definitiva* reimportazione del veicolo, farà cenno dello scarico e del distacco dal « carnet » della bolletta figlia, che dovrà essere ritornata alla dogana di emissione per la contrapposizione alla matrice.

Avvertesi, per opportuna norma, che fino a completo esaurimento dello stock dei « carnets » di vecchio tipo, in possesso degli Enti turistici emittenti, le dogane sono autorizzate ad accettare ancora i detti vecchi « carnets », anche dopo il 1° gennaio 1935.

E' noto che i trittici e i « carnets » vengono rilasciati ai nostri Soci: presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (Corso Italia N. 10); presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (Via Carlo Alberto N. 45-47); presso gli Uffici C. I. T. di Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Napoli, Rapallo, Roma, Trento Venezia, Verona, Zara; presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste; presso gli Uffici della « Italia » Società di Navigazione in Genova e Sanremo; presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; presso la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze e presso l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava di Imperia. – A Massaua, all'Asmara e a Mogadiscio, i trittici vengono rilasciati dal nostro Ufficio presso la Società Coloniale Italiana per l'Eritrea.

Cauzionamento dei trittici e dei « carnets ».

Recentemente il Touring ha stipulato una Convenzione per il cauzionamento dei *trittici* e dei *carnets de passages en douanes* con la « Italian Excess Insurance Company » con sede in Milano e con « La Fondiaria » Compagnia Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni con sede in Firenze. D'ora in avanti potrà quindi emettere documenti doganali cauzionati da Polizze rilasciate anche dalle suddette Società.

Vidimazione 1935 delle patenti di autista.

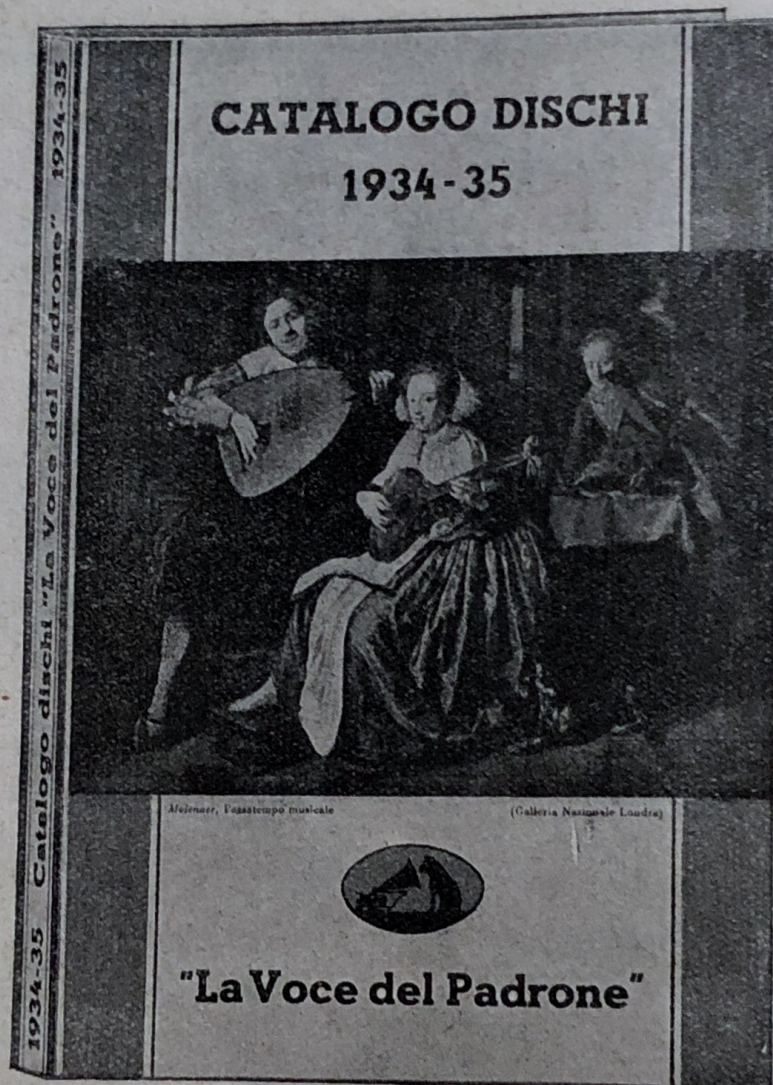
La R. Prefettura rende noto che, a termini delle disposizioni vigenti, gli autisti, i quali intendano far uso continuativo delle proprie patenti di I o di II grado durante il prossimo anno, dovranno richiedere il visto prefettizio di vidimazione dal 2 di gennaio a tutto il 28 del prossimo mese di febbraio, previo versamento alle sedi provinciali del Reale Automobile Club d'Italia della prescritta tassa di concessione governativa.

Tale vidimazione potrà essere richiesta tanto presso l'Ufficio Autoveicoli della Prefettura (Via Monforte 29), quanto presso la Questura e tutti i Commissariati di P. S. della città e della provincia, all'uopo espressamente già delegati.

Dopo il 28 febbraio p. v. la vidimazione non sarà concessa che dalle prefetture.

Nuove agevolazioni sulla tassa di circolazione.

Con R. Decreto-legge 3 dicembre 1934, N. 1984, sono stati emanati i nuovi provvedimenti di agevolazione in materia tributaria automobilistica, che qui sotto si riproducono con opportune illustrazioni.

ART. 1. – *Potenza massima tassabile.* — « La tassa di circolazione per le autovetture adibite al trasporto di persone, e provviste di motore con potenza tassabile di 30 HP ed oltre, escluse quelle adibite a servizi di linea, è dovuta nella misura stabilita dalle vigenti disposizioni per le autovetture provviste di motore con potenza tassabile di 30 HP.

« Questa disposizione potrà trovare applicazione per le seguenti categorie di automezzi:

« 1) autovetture in uso privato;

« 2) autovetture adibite al noleggio di rimessa, od assoggettate a tassa con la tariffa del noleggio di rimessa;

« 3) autobus in servizio degli alberghi,

« 4) autobus in servizio scolastico;

« 5) autocarri attrezzati per il trasporto di persone, e come tali collaudati ».

La legge esclude esplicitamente gli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici di linea, ma, in conformità delle direttive ministeriali, il beneficio in questione non potrà essere applicato neppure alla grande maggioranza delle autovetture adibite al servizio pubblico da piazza.

Infatti, a norma del paragrafo 4 delle avvertenze a seguito della tariffa allegata sotto B alla legge sulle tasse ciclistiche e automobilistiche del 30 dicembre 1923, N. 3283, è fatto divieto ai Municipi di rilasciare nuove licenze per il servizio da piazza con autovetture di potenza superiore ai 25 cavalli, mentre le autovetture autorizzate al servizio di piazza anteriormente al 1° gennaio 1923 sono considerate agli effetti fiscali della potenza di 25 HP.

Poichè però lo stesso paragrafo prevede il caso di inosservanza del divieto suddetto, stabilendo che in tale eventualità siano applicate le tasse da noleggio di rimessa, le macchine soggette a questo trattamento sono ammesse, se del caso, a fruire della facilitazione di cui all'art. 1 sopra riportato.

Naturalmente, la detta disposizione di legge è applicabile anche agli autoveicoli provvisti di motore a più di 4 cilindri, per quanto essi già godano di un trattamento di favore in correlazione al disposto dell'art. 6 del R. Decreto-legge 29 dicembre 1927, N. 2446, la cui validità è stata ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1936 con l'art. del R. Decreto-legge 23 marzo 1933, N. 203.

Pertanto le cifre di tassa massima applicabili annualmente per le varie categorie di autoveicoli che rientrano nella disposizione dello stesso articolo di legge, sono le seguenti:

Autovetture della potenza di 30 HP ed oltre:	Con motore a 4 cilindri Lire	Con motore a più di 4 cil. Lire
In servizio privato per trasporto persone, compresi gli autocarri collaudati per detto uso	2226 —	1767 —
Per noleggio di rimessa o in servizio scolastico per trasporto di alunni	1781 —	1426 —
Autobus in servizio di albergo od autovetture da piazza soggette alla tassa del noleggio di rimessa, senza contributo di miglioramento stradale....	1272 —	1018 —

Art. 2. – *Uso alternativo di due automobili.* — « Limitatamente a due autovetture, delle quali una di potenza non inferiore ai 18 HP, di proprietà della stessa persona, ditta od ente, adibite al trasporto di persone, escluse le autovetture adibite al servizio di linea, può avere luogo la circolazione alternativa dell'una o dell'altra autovettura mediante il pagamento della sola tassa di circolazione dovuta per l'autovettura di maggiore potenza tassabile. Per le autovetture adibite al noleggio di rimessa ed a servizio da piazza la disposizione di cui al comma precedente si applica solo quando almeno una delle due autovetture sia provvista di motore di potenza tassabile non inferiore ai 25 HP ».

Queste disposizioni vanno applicate a tutti gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone, per i quali, a norma dei chiarimenti suesposti, si rende applicabile la disposizione di cui all'art. 1, con l'aggiunta in ogni caso delle autovetture adibite al servizio pubblico da piazza.

Al riguardo si fa presente che l'uso alternativo, col pagamento di una sola tassa, è ammesso anche nel caso di due macchine provviste di motore con differente numero di cilindri. In tal caso, però, deve essere dal contribuente versato l'importo corrispondente alla tassa di misura più elevata, dovuta sopra una delle due macchine per le quali venga richiesta la facoltà della circolazione alternativa.

Il pagamento di una sola tassa può essere ammesso anche per due macchine di eguale potenza, purchè essa non sia inferiore ai 18 HP per le autovetture in uso privato e per gli autocarri attrezzati e collaudati per trasporto di persone e non sia inferiore ai 25 HP per tutte le altre categorie di autoveicoli, come sopra ammessi al beneficio in discorso, fermo restando il principio dell'obbligo del pagamento della tassa di maggiore importo, quando i due veicoli abbiano un differente numero di cilindri.

La disposizione dell'art. 1 del Decreto trova applicazione anche nel caso contemplato dall'art. 2, nel senso che la tassa unica non può essere liquidata in misura superiore a quella dovuta per le macchine della potenza di 30 HP, anche quando una delle macchine per le quali venga richiesta la circolazione alternativa abbia una potenza superiore.

Art. 3. – « Per il pagamento della tassa di circolazione a norma del precedente articolo non è consentita la facoltà di effettuare il versamento della tassa medesima per periodi di 4 mesi, a mente del secondo comma dell'art. 1 del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, ferma restando la disposizione di cui al 1° comma dello stesso articolo 1, concernente il pagamento della tassa annuale in ragione di dodicesimi della tassa stessa.

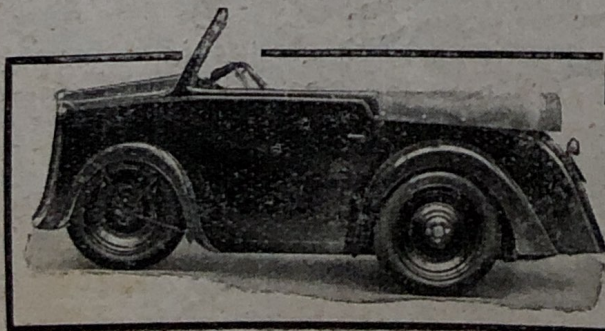
Il pagamento della tassa deve essere annotato, da parte degli Uffici esattori, sulla licenza di circolazione dell'autovettura di maggiore potenza. Gli estremi di tale pagamento devono essere riportati dagli stessi Uffici sulla licenza della autovettura di minore potenza insieme con l'indicazione del numero della licenza di circolazione dell'autovettura di maggiore potenza ».

In base alle direttive ministeriali, l'applicazione delle disposizioni di cui agli art. 2 e 3 potrà essere richiesta anche dai contribuenti che per l'anno 1935 abbiano versato per una sola macchina la tassa annuale per dodicesimi o quella quadrimestrale.

Nel caso in cui sia stata versata una tassa annuale o per dodicesimi fino al 31 dicembre per un'autovettura di potenza tassabile superiore od eguale ad altra vettura successivamente immessa in circolazione dalla stessa persona, ditta od ente, intestatario della prima licenza, nessuna successiva tassa sarà dovuta per la seconda vettura che entra in circolazione alternativa con quella che ha già scontato la tassa maggiore.

Nel caso in cui sia stata versata una tassa annuale o per dodicesimi sopra una macchina di potenza tassabile inferiore a quella successivamente immessa in circolazione nel corso dell'anno, si deve liquidare solamente il supplemento di tassa dovuto, con decorrenza dal mese in cui entra in circolazione la macchina di maggiore potenza.

Nel caso di pagamento di un quadrimestre di tassa sopra una qualsiasi macchina e successiva immissione in circolazione, a nome della stessa persona, ditta od ente, di altra macchina, il contribuente dovrà versare, a titolo di tassa supplementare, l'importo dovuto per il residuo periodo dell'anno solare sulla macchina di maggiore potenza tassabile, deduzione fatta delle quote mensili di tassa quadrimestrale relative al periodo della circolazione alternativa delle due macchine.

Art. 4. – *Disco contrassegno e licenza di circolazione.* — « Nel caso di pagamento di una sola tassa a norma del precedente art. 2, l'autovettura che circola deve portare in modo ben visibile, sulla parte anteriore dell'autoveicolo, esclusi i fari, entro apposita custodia costruita in modo da renderne possibile il trasporto dall'uno all'altro autoveicolo, apposito disco-contrassegno comprovante

il pagamento della tassa di circolazione per l'autovettura di maggiore potenza, con l'indicazione degli estremi di individuazione di ambedue le autovetture.

« Il conducente l'autovettura in circolazione deve essere munito, per esibirle ad ogni richiesta degli agenti della vigilanza, della licenza di circolazione di ciascuna delle due autovetture ».

ART. 5. – *Penalità*. — « Le violazioni alle disposizioni del precedente art. 4 sono punite:

« *a*) con la pena pecuniaria da L. 100 a L. 1000, qualora l'autovettura in circolazione sia sfornita del prescritto disco contrassegno;

« *b*) con la pena pecuniaria da L. 200 a L. 2000, indipendentemente dalla sanzione di cui alla precedente lettera *a*), qualora la vettura in circolazione non sia accompagnata dalle due licenze a norma del suddetto art. 4 ».

ART. 6. – *Esonero per le autovetture utilitarie*. — « Per le autovetture nuove di fabbrica adibite al trasporto di persone, provviste di motore della potenza tassabile non superiore a 12 HP e del prezzo massimo di vendita al pubblico di lire dodicimila, che entreranno in circolazione dal 1° gennaio 1935-XIII fino al 31 dicembre 1935-XIV, il periodo di esenzione dalla tassa di circolazione è stabilito in mesi nove compreso quello dell'entrata in circolazione, ai sensi dell'art. 2 del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, convertito nella legge 1° marzo 1934, N. 638.

« Le autovetture suddette per poter circolare durante il periodo di esenzione devono munirsi dell'apposito disco contrassegno, mediante il pagamento del diritto fisso di lire dieci ».

ART. 7. – « Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 1935-XIII.

« Il Ministro per le Finanze è autorizzato ad emanare le norme per l'applicazione del presente decreto.

« Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge; il Ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge ».

Per il trasporto delle automobili attraverso lo Stretto di Messina.

La *Gazzetta Ufficiale* reca il Decreto Ministeriale 21 settembre 1934 concernente la istituzione di una tariffa eccezionale (28 G.V.) per la spedizione in servizio locale attraverso lo Stretto di Messina delle automobili per il trasporto delle persone.

Per i trasporti di sola andata: Messina Maritt. e Villa S. Giovanni Maritt. L. 50; Messina Maritt. e Reggio di Calabria Maritt. L. 58 per macchine con interasse fino a m. 3. Per quelle con interasse superiore rispettivamente L. 56 e 66. Per i trasporti di andata e ritorno rispettivamente L. 76 e 86.

I prezzi sopra indicati comprendono l'aumento percentuale in vigore e la tassa addizionale di cent. 5 pro Mutilati.

Le automobili non devono avere posti per più di 8 persone, compreso l'autista. I trasporti si effettuano con le modalità dei bagagli, salvo l'osservanza di speciali disposizioni.

Il carbone polverizzato come combustibile per i motori d'automobile.

Sono noti gli studi e le esperienze dell'Ing. R. Pawlikowski, intese alla utilizzazione del carbone (vegetale oppure minerale) finemente polverizzato, come combustibile in motori a combustione interna di tipo speciale (Diesel-Rupa). Le esperienze fatte erano peraltro limitate, finora, a motori per installazioni fisse. Ora, come riferisce *L'Energia Termica*, l'inventore ha compiuto riuscite esperienze, presso le Officine Kosmos di Goerlitz, con una automobile il cui motore era alimentato dal combustibile suddetto.

Pare insomma che sia prossima la realizzazione del sogno perseguito da tanti anni dall'eminente studioso germanico: quello di alimentare con combustibile solido nazionale anche gli autoveicoli del suo Paese.

Trasporto eccezionale di persone su autocarri.

Nel numero del maggio scorso della nostra Rivista è stato rammentato come a sensi di circolari ministeriali fosse consentito eccezionalmente il trasporto su autocarri alle sole persone, dipendenti dalle aziende industriali e commerciali proprietarie degli autocarri medesimi, strettamente indispensabili alle opere di carico e sorveglianza delle cose trasportate, subordinando però il trasporto stesso alla condizione che il personale stesso fosse munito di apposito certificato nominativo, rilasciato dalla ditta, nel quale risultassero la qualità e l'effettiva dipendenza dalla ditta dichiarante di ciascuna delle persone viaggianti.

Aderendo al desiderio di varie aziende interessate, il Touring ebbe a fare istanza alla Direzione Generale delle Tasse sugli Affari perchè la tessera nominativa e personale che molte ditte rilasciano ai loro dipendenti appunto allo scopo di certificarne l'appartenenza, fosse considerata documento equipollente al certificato di cui sopra.

Siamo lieti di portare a conoscenza degli interessati che l'onorevole Direzione Generale delle Tasse sugli Affari con nota del 24 novembre 1934 ci ha comunicato quanto segue:

« Questo Ministero esaminato l'accluso esemplare della tessera nominativa e personale rilasciata dalle ditte industriali e commerciali ai propri dipendenti allo scopo di certificare l'appartenenza di questi alle ditte stesse, ritiene che possa aderirsi alla richiesta avanzata dalla Direzione Generale del T. C. I. pel tramite del Ministero delle Comunicazioni, intesa ad ottenere che la tessera di cui trattasi sia considerata documento equipollente al certificato richiesto dalla circolare 26 novembre 1930, N. 65973, concernente il trasporto su autocarri del personale delle ditte industriali e commerciali addetto alle operazioni di carico e scarico della merce. In detta tessera dovranno essere chiaramente specificate la qualifica e le mansioni dell'intestatario osservando strettamente le disposizioni stabilite con la circolare su accennata e con l'altra successiva del 13 ottobre 1932 N. 72677.

Ben s'intende, poi, che il possessore della tessera deve essere in grado di comprovare con documenti legali la sua identità personale ».

Documenti legali possono ritenersi in questo caso il passaporto, la carta d'identità, la tessera postale, la tessera di appartenenza al P. N. F., ecc.

Una Riunione della Commissione Interministeriale Autogassogeni.

Nella seconda decade del mese di dicembre 1934 si è riunita in Roma, presso il Ministero delle Comunicazioni, la Commissione Interministeriale per gli Autogassogeni, sotto la presidenza del Dott. Cav. di Gr. Cr. Antonio Crispo.

Venne dato un particolareggiato resoconto del lavoro finora svolto e dei risultati assai soddisfacenti ottenuti, sia nel campo dimostrativo e pratico (colla realizzazione di riusciti tipi di automezzi a gassogeno), sia in quello legislativo, colla approvazione del R. Decreto-Legge 5 luglio 1934, N. 1445, che concede importanti facilitazioni agli acquirenti ed utenti di automezzi a gassogeno. Decreto che si ispira in gran parte alle proposte fatte dalla Commissione ai Ministeri interessati.

Fu poi affidato ad alcuni fra i Membri della Commissione l'incarico di formulare e redigere le proposte per la compilazione del Regolamento per l'assegnazione dei premi contemplati dal R. Decreto suddetto, proposte

che verranno poi esaminate dalla Commissione in una prossima Riunione plenaria.

Gli intervenuti poterono anche rendersi personalmente conto dell'ottimo funzionamento di un autobus a gassogeno, messo a loro disposizione per una gita dimostrativa sul percorso Roma-Tivoli e ritorno, comprendente, come è noto una lunga ed erta salita.

Nuove facilitazioni per gli automobilisti in Germania.

Allo scopo di promuovere sempre più l'autoturismo straniero nel Reich, il Ministro delle Comunicazioni ha — in data 12 novembre — emanato una nuova ordinanza circa il traffico delle autovetture di provenienza estera. Essa dispone che d'ora innanzi le patenti di guida rilasciate nei rispettivi Paesi d'origine verranno riconosciute valide anche dalle autorità tedesche. L'autoturista straniero che sia in possesso di una tale patente valida non sarà tenuto quindi più a procurarsi altri documenti, e ciò sia che egli conduca una vettura di fabbricazione germanica, sia che la sua automobile sia di tutt'altra origine. I certificati redatti in una lingua straniera devono essere autenticati e tradotti da un console tedesco o da un club automobilistico internazionale riconosciuto del proprio Paese d'origine, affinchè il funzionario tedesco possa confrontarli. Ciascuno, può procurarsi con gran facilità la traduzione e magari farla eseguire in Germania. Con la nuova ordinanza vengono eliminate molte lungaggini e compendiate le più essenziali fra le innumerevoli disposizioni precedenti nelle quali l'autista finiva col non potersi più raccapezzare.

Nuovi « records » con carburanti sussidiari all'autodromo di Monthléry.

All'Autodromo di Monthléry ha avuto luogo un'importante Riunione dimostrativa di autoveicoli utilizzanti esclusivamente carburanti nazionali, sui cui risultati riferisce *L'Energia Term ca*. Vi presero parte una vettura *Panhard*, alimentata dal noto carburante liquido « Nabol », la quale compì in tre ore un percorso di km. 371,298, alla velocità media oraria di km. 123,766, e compiendo il miglior giro alla velocità di km. 150,882 all'ora: la vettura stabilì così il *record* ufficiale su detto Autodromo per le vetture alimentate da carburanti nazionali.

La vettura *Berliet* con gassogeno a legna (la stessa che aveva già preso parte alla prova di 500 chilometri dell'11 luglio c. a., ma con il ponte posteriore modificato in modo da consentirle una maggiore velocità media) stabilì il *record* attuale dei veicoli a gassogeno sulla pista stessa, compiendo in due ore il percorso di km. 188,891, con una media di km. 94,445 all'ora.

TURISMO

La IX Conferenza internazionale degli autoservizi di Gran Turismo.

Ha avuto luogo nei giorni dal 10 al 15 dicembre 1934 a Perugia, presieduta dal Cav. di Gr. Cr. Antonio Crispo, Ispettore Generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili, la IX Conferenza internazionale per l'istituzione degli autoservizi durante l'anno 1935.

La Conferenza venne inaugurata lunedì 10 dicembre nel superbo Salone dei Notari del Palazzo dei Priori da S. E. l'On. Postiglione, Sottosegretario al Ministero delle Comunicazioni, il quale ebbe, a rilevare tra l'altro come il numero delle linee d'esercizio sia aumentato da 261 nel 1933 a 282 nel 1934, la lunghezza chilometrica da km. 29.489 a km. 31.231, il numero dei viaggiatori da 270.754 a 337.571 e infine il gettito da lire 4.998.605 a lire 5.704.033: cifre che documentano del sempre più largo favore che questi servizi ottengono e conseguentemente dei compiti sempre più importanti cui essi sono chiamati ad assolvere.

S. E. Postiglione, partendo da queste premesse e constatazioni, si è augurato che le difficoltà finanziarie non abbiano ad ostacolare il crescente sviluppo dei servizi di gran turismo: ad eliminare tale pericolo il Sottosegretario si augura che gli Enti turistici in genere e gli Enti locali in ispecie rendendosi conto del forte contributo che questi servizi portano a favore della economia delle singole regioni siano sempre più larghi di aiuti e di concorsi.

Dopo la premiazione delle ditte maggiormente benemerite nel campo degli autoservizi di gran turismo per la quale ebbero a concorrere con medaglie il Ministero delle Comunicazioni, gli Enti Turistici governativi e molte altre Istituzioni, fra le quali il nostro Sodalizio, ebbero inizio in una sala del Palazzo del Governo i lavori della Conferenza.

Nel corso della settimana vennero esaminate le domande presentate dalle singole ditte ripartite fra i vari Circoli Ferroviari di ispezione cui spetta il compito di esaminare le domande stesse e di riferire su di esse.

Senza addentrarci in una particolareggiata relazione sulle linee discusse ed approvate, è interessante constatare come si sia assistito ad un fervore di iniziative provenienti da tutte le Regioni d'Italia e non soltanto da quelle notoriamente più progredite sotto l'aspetto turistico.

Per citare un solo esempio diremo che in Sicilia le linee proposte per l'anno XIII superano sensibilmente quelle attuate nell'anno XII: vennero infatti proposte 18 linee con uno sviluppo complessivo di km. 5283 contro 13 con uno sviluppo di km. 4763 effettuate nel 1933.

Particolare accenno meritano le discussioni avvenute in ordine a due questioni di carattere generale.

La prima riguarda la procedura da seguire per ottenere i permessi prescritti per le corse fuori linea richieste dai concessionari di regolari autoservizi. Si è chiesto che detta procedura sia agevolata e sveltita in modo da poter essere compiuta in una sola giornata, anzichè in due o tre giorni, come oggi richiesti: la conferenza ha approvato all'unanimità un voto in questo senso ed il Presidente ha assicurato che non mancherà di presentare al Ministero delle Comunicazioni la concreta proposta che i varî Enti interessati avranno a prospettare.

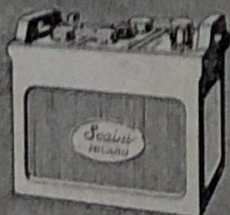
L'altra questione che formò oggetto di ampio dibattito è quella di una regolare pubblicazione che comprenda l'orario dei servizi automobilistici sia ordinari sia di gran turismo. Anche qui la Conferenza ha formulato ed ha approvato all'unanimità un voto perchè venga promossa e favorita un'organizzazione atta a realizzare l'istituzione di tale orario ufficiale che dovrebbe essere completo, aggiornato e comprensivo di tutte le notizie che le Società o Ditte esercenti ritengono conveniente portare a conoscenza del pubblico.

Divieto di esportazione di biglietti di banca, assegni, ecc., pagabili in Italia e stilati in lire.

All'art. 5 del Decreto Ministeriale 26 maggio 1934-XII, contenente norme che regolano le operazioni in cambi o divise è sostituito con Decreto Ministeriale 15 dicembre 1934, il seguente:

« E' vietata l'esportazione, per qualsiasi motivo e sotto qualsiasi forma, di biglietti di banca, di assegni e di chèques pagabili in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti e di ogni sorta di titoli stilati in lire.

« Le banche, gli enti o le ditte trassate, presso le quali sono pagabili i titoli di cui sopra o che, altrimenti, ne vengano, in qualsiasi modo, in pos-

sesso, dovranno subito segnalare a l'Istituto di emissione quelli dei titoli suddetti che risultassero aver circolato all'estero, fornendone gli estremi.

« E' consentito a coloro che devono recarsi all'estero di portare seco biglietti italiani di taglio non superiore a lire cento per somma che non ecceda complessivamente le Lit. duemila.

« Dalle agevolezze di cui al comma terzo del presente articolo sono escluse le persone che si recano all'estero più volte in uno stesso mese, nonchè quelle abitanti nella zona di frontiera e che abbiano occasione di attraversare con frequenza il confine.

« A dette persone è concesso di portar seco una somma proporzionata alla durata del loro breve soggiorno all'estero ».

Il nuovo accordo turistico Italo-Germanico.

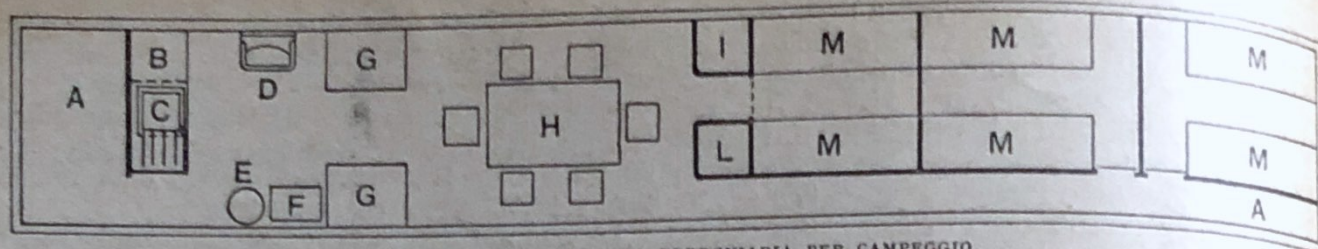
E' entrato in vigore l'accordo che ripristina e disciplina il traffico turistico della Germania verso l'Italia.

In virtù dell'accordo suaccennato, ai turisti tedeschi che intendono recarsi in Italia è data facoltà di portar seco, oltre il piccolo importo di libera esportazione (che attualmente è di Rm. 60 per i Paesi che hanno accordi turistici con la Germania) somme sino ad un ammontare del controvalore di 500 marchi per persona e per mese, sino ad un massimo di mesi tre. Tale somma può essere rappresentata da lettere di credito, assegni bancari per viaggio, apertura di credito, e buoni di albergo e di viaggi a *forfait*.

Tali titoli sono validi in Italia presso tutte le Banche e le organizzazioni turistiche corrispondenti degli Istituti autorizzati ad emettere i titoli stessi in Germania.

Le somme di cui trattasi dovranno essere spese esclusivamente in Italia, e, ove non venissero totalmente utilizzate, dovranno essere dai turisti, prima della partenza, riversate in una Banca Italiana, che ne rilascerà ricevuta da servire per ottenere il rimborso dell'equivalente in marchi dopo il ritorno in Germania.

Campeggio ferroviario in Gran Bretagna.

Le Compagnie ferroviarie inglesi, allo scopo di assecondare e incoraggiare i campeggianti a servirsi della ferrovia nelle loro peregrinazioni da un punto all'altro del Regno Unito, si sono preoccupate già da vari anni di raccogliere e pubblicare dati relativi alle località che offrono i requisiti necessari per il campeggio situate nelle immediate vicinanze delle rispettive reti ferroviarie. Tali elenchi indicano l'ubicazione e il nome del campo, la stazione ferroviaria più vicina, il nome del proprietario del terreno, l'estensione di questo, le distanze dai luoghi di rifornimento di acqua potabile e di viveri, ecc.

PIANTA DELLA VETTURA FERROVIARIA PER CAMPEGGIO.

A, Bagagliaio; *B*, Tavolo con cassetti; *C*, Lavandino; *D*, Lavabo; *E*, Stufa; *F*, Fornello di cucina e forno; *G*, Tavole con cassetti; *H*, Tavola con 6 sedie; *I*, Guardaroba; *L*. Credenza; *M*, Letti.

Alcune compagnie inoltre hanno istituito dei «*Camping coaches*», cioè vetture adattate ad uso dei campeggianti, che vengono dislocate in località pittoresche ove manca un'adeguata attrezzatura turistica alberghiera. La pianta qui riportata si riferisce a una vettura della «London Midland and Scottish Railway Co.» adattata per sei persone. Tali vetture sono dotate di tutti gli utensili, stoviglie e posate da cucina e da tavola, biancheria da letto, e da tavola, lampade, fornelli, cucina economica con forno e in genere tutto quanto è indispensabile in una casa. La vettura e il materiale contenuto rimangono in carico al Capostazione.

La tariffa d'affitto per settimana è di 3 lire sterline, e cioè per ogni persona 10 scellini, pari al cambio attuale, a L. 30 circa. Chi noleggia una di tali vetture si impegna di raggiungere la stazione prescelta in ferrovia acquistando almeno 6 biglietti di andata e ritorno. A richiesta, le vetture possono essere dislocate da una stazione all'altra.

Il Passo del Giulio e il traffico turistico invernale.

Si apprende che una deputazione ticinese e grigionese ha presentato al Governo del Cantone dei Grigioni una istanza atta a ottenere migliorie e rettifiche alla strada di Lucomagno che mette in comunicazione il Canton Ticino con il Canton Grigioni.

L'anno scorso il passo del Giulio, importante via di comunicazione nord-sud nel Cantone di Grigioni, è stata aperta alla circolazione delle automobili durante l'inverno. I necessari lavori per lo sgombero della neve con macchine apposite sono costati fr. 40.000 ed i risultati furono assai soddisfacenti, così che il valico vien tenuto sgombro anche nell'invernata presente. L'apertura invernale del passo del Giulio, secondo un rapporto del dipartimento retico delle costruzioni, è stato favorevole agli interessi dell'Engadina. Infatti dal 22 gennaio al 31 maggio 1934 3942 veicoli a motore, di cui 1501 esteri, passarono il valico. Questo intenso traffico giustifica la ripetizione della prova in maggiore misura.

Servizio invernale per sciatori al Passo del Bocco.

Durante il periodo invernale è stabilito un servizio di autocorriera, con due corse giornaliere tra Chiavari, S. Maria del Taro e Borgo Taro.

Tra Chiavari e il Passo del Bocco (m. 955) è stato istituito un «biglietto sportivo» di andata-ritorno al prezzo di L. 16, comprendente anche la consumazione di un pasto nella nuova Cantoniera costruita sul valico. La casa, aperta tutto l'anno, possiede 14 camere con termosifone, ed è stata recentemente fornita di ufficio postale e telegrafico.

Diminuzione della tassa d'ingresso agli scavi di Ercolano e al Palazzo di Tiberio in Capri.

Con provvedimento dell'Alto Commissario per la Provincia di Napoli la tassa d'ingresso ai R. R. Scavi ed al Teatro di Ercolano, è stata ridotta da L. 10 a L. 5.

Per le comitive Dopolavoristiche di almeno 25 persone e per quelle turistiche non inferiori a 100 persone, viene inoltre accordato lo sconto del 50% sulla tassa così ridotta.

Analogo sconto è concesso per la visita del Palazzo di Tiberio in Capri, sulla tassa d'ingresso di L. 3, stabilita, come è noto, per tale monumento.

Il giuoco del Polo a cavallo a Brioni.

Col 1° dicembre si è iniziato a Brioni un corso militare d'istruzione per ufficiali nel giuoco del Polo a cavallo, giuoco che verrà poi introdotto nell'Esercito, come è già avvenuto in Inghilterra, Francia, Ungheria. Il corso avrà la durata di 4 mesi, e vi parteciperanno parecchi ufficiali di cavalleria.

FERROVIE

Innovazioni nelle concessioni speciali.

In relazione all'andata in vigore del nuovo testo di Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone, sono state conformate sul testo stesso ed aggiornate le norme riguardanti le concessioni speciali e il regolamento dei trasporti militari, ristampandole in unico volume che si trova in vendita presso le principali stazioni. Diciamo subito che nel complesso non vi sono modificazioni numerose, nè sostanziali. Trattasi piuttosto di un lavoro di riordinamento e di completamento: fra altro n'è profittato dell'occasione per includere e stabilizzare nel testo delle concessioni, alcune di esse che prima figuravano in decreti e in pubblicazioni a parte.

Ecco come queste risultano ora elencate e completate, qualcuna con denominazione un po' diversa:

Concessione speciale:
A: trasporti per conto delle Case reali e principesche e del personale relativo.
B: trasporti per conto dello Stato.
C: impiegati dello Stato.
D: ricevitori postali e telegrafici.
E: associazione fra mutilati e invalidi di guerra; associazione nazionale volontari di guerra; associazione nazionale combattenti; opera nazionale per l'assistenza ai mutilati ed invalidi di guerra.
F: ufficiali in congedo.
I: congressi, esposizioni, concorsi.
II: elettori politici.
III: veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
IV: indigenti inviati ai luoghi di cura.
V: Croce Rossa Italiana.
VI: associazioni ed istituti di carità.
VII: candidati agli esami di Stato.
VIII: maestri elementari.
IX: compagnie teatrali ed assimilate.
X: Lavoratori italiani rimpatrianti; emigranti esteri in transito, indigenti esteri rimpatrianti.
XI: operai, braccianti e lavoratori agricoli.
XII: italiani all'estero.
XIII: istituti di istruzione ed educazione regi o riconosciuti dallo Stato.
XIV: federazione italiana dell'escursionismo; comitato olimpico nazionale italiano.
XV: opera nazionale dopolavoro.
XVI: campagnoli viaggianti in massa.
XVII: mutilati e invalidi di guerra o per la causa nazionale.
XVIII: mutilati e invalidi di guerra o per la causa nazionale, chiamati a visita presso le commissioni mediche; congiunti dei caduti in guerra o per causa nazionale.
XIX: minorenni ed interdetti per infermità di mente, rimasti orfani a causa della guerra o per la causa nazionale.
XX: sposi in viaggio di nozze.

Innovazioni nell'Orario ufficiale.

In dipendenza delle innovazioni contenute nel nuovo testo di Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone andato in vigore col 1° gennaio di quest'anno, è stato modificato anche il contenuto di alcune parti dell'Orario ufficiale, edito dalla Ditta F.lli Pozzo, riguardanti le condizioni di ammissione dei viaggiatori nei treni e le tariffe.

Per l'ammissione dei viaggiatori nei treni vi sono introdotte notevoli semplificazioni ed altre sembra che siano in corso di studio: si tende con ciò ad eliminare molte restrizioni, agevolando il pubblico nei limiti delle possibilità consentite dall'esercizio ferroviario. La notizia riuscirà gradita anche ai fini turistici; poichè sarà molto facilitato il movimento dei turisti, diremo così «minori», che possono permettersi soltanto di viaggiare in 3ª classe.

La cooperazione tra ferrovia e navigazione aerea in Italia.

Col 1º gennaio sono stati istituiti due servizi aerei settimanali fra l'Italia, l'Africa del Sud e l'Australia in partenza da Brindisi. Essi sono in coincidenza e collegamento con servizi di vetture-letto Parigi-Roma-Brindisi.

Notisi che, sempre con scalo a Brindisi e in coincidenza con la ferrovia, funzionano altri servizi aerei per le Indie.

L'esercizio sul percorso aereo è affidato alla compagnia inglese «Imperial Airways».

Il servizio della « Littorina » Ventimiglia-Oulx.

Abbiamo già annunziato il servizio rapido di Littorina inaugurato il 21 dicembre u. s., da Ventimiglia (via Breil-Torino) per Oulx, in combinazione con auto per Sestrières. Per rispondere alle richieste di maggiori informazioni, diremo che i biglietti cumulativi ferrovia-automobile si possono acquistare presso le principali località della riviera ligure; limitatamente ai posti rimasti disponibili, si ammettono però anche i viaggiatori in partenza da Cuneo e da Torino.

La vettura, come abbiamo detto, ha deposito per sci e bagagli, ed è fornita di radio, e di riscaldamento. Il servizio di bar è espletato dalla Compagnia delle vetture-letto: uno dei suoi agenti è inoltre adibito come guida-interprete per le informazioni necessarie ai viaggiatori e per l'illustrazione del percorso.

I problemi dei trasporti e del turismo alla Conferenza delle Nazioni aderenti al blocco oro.

Nel momento in cui andiamo in macchina si sarà già riunita la «Commissione Generale degli Stati rimasti fedeli al blocco oro» per approvare definitivamente le conclusioni elaborate nel novembre scorso, dai tre Comitati speciali per la propaganda commerciale, per i trasporti e per il turismo, e tradurle in convenzioni internazionali.

Richiamiamo i precedenti.

Nel luglio del 1930, a Londra, il comune interesse aveva già indotto i Governi dei Paesi interessati al blocco oro (Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Olanda, Polonia e Svizzera) ad impegnarsi a mantenere le attuali parità monetarie. I delegati dei paesi stessi, riunitisi nell'ottobre 1935 a Bruxelles, riaffermando il vantaggio della stabilità monetaria per il ritorno ad una situazione economica normale, decisero per assicurare una continuità di azione:

che si costituiva una «Commissione Generale degli Stati rimasti fedeli al blocco oro»;

che si istituivano i tre Comitati speciali suaccennati per lo studio delle questioni inerenti alla propaganda commerciale, ai trasporti e al turismo.

Tutti e tre questi Comitati, riunitisi successivamente, sempre a Bruxelles, hanno espletato i loro lavori.

Il Comitato per i trasporti ha fatto proposte per: il miglioramento delle coincidenze orarie tra le ferrovie e le imprese di trasporto marittime ed aeree; la concessione di facilitazioni in occasione di feste, pellegrinaggi, fiere e simili; l'organizzazione di treni turistici; l'unificazione delle condizioni di trasporto che non siano già unificate in conseguenza delle convenzioni internazionali vigenti; agevolazioni ai transiti ferroviari di frontiera per i trasporti di persone e di merci; l'adozione di tasse moderate per l'esecuzione delle formalità doganali, la istituzione di tariffe dirette.

Gli argomenti esaminati dal Comitato per i trasporti rientrano nel quadro generale delle questioni che vengono trattate in seno alle grandi organizzazioni internazionali dei trasporti e non contraddicono, nè ai principî, nè alle norme di dettaglio delle convenzioni internazionali vigenti, quali la Convenzione di Ginevra del 1923 sul regime internazionale delle Ferrovie e le Convenzioni internazionali per il trasporto delle persone e per il trasporto delle merci per ferrovia (C.I.V. e C.I.M.) conosciute più comunemente sotto il nome di Convenzioni di Berna.

Anche operando nei limiti dei suddetti accordi di carattere generale, le nazioni aderenti al blocco oro, con le convenzioni particolari che stanno per concludere fra esse in base alle proposte dei Comitati di Bruxelles, possono operare molto vantaggiosamente per il miglioramento delle condizioni dei traffici.

La delegazione italiana ha partecipato attivamente ai lavori. Tre delle otto proposte adottate sono dovute ad iniziativa italiana; le altre proposte sono d'iniziativa francese e belga.

Più laborioso, ma con risultati egualmente soddisfacenti, è stato il risultato della riunione del Comitato speciale per il turismo. Vi sono, nelle sue conclusioni, dei punti che interessano la propaganda. Comunque noi riassumeremo tutte queste conclusioni.

Esse mirano sempre nell'ambito dei paesi rimasti fedeli al blocco oro: a sviluppare lo scambio delle informazioni di carattere turistico; a studiare programmi comuni di viaggi in base ad itinerari-tipo; ad ammettere in franchigia il trasporto delle pubblicazioni e dei piccoli oggetti di propaganda turistica che siano destinati ad essere distribuiti gratuitamente e siano inviati a cura delle organizzazioni turistiche nazionali; di sviluppare la pubblicità turistica nei treni: ed ottenere sui rapporti fra i paesi del blocco oro l'eliminazione di tutte le difficoltà che possono intralciare il movimento turistico; a facilitare l'entrata e la circolazione dei veicoli turistici come auto, aeronavi, imbarcazioni di piacere, ecc. Infine, se le informazioni sono esatte, il Comitato avrebbe proposto anche la nomina di una Commissione permanente dei delegati degli uffici nazionali turistici o delle organizzazioni ufficiali, designati dai Governi allo scopo di elaborare e di assicurare la realizzazione di un programma di cooperazione turistica.

Non è da aspettarsi, dopo queste conclusioni e gli accordi diplomatici che saranno stipulati, un cambiamento nelle correnti del traffico turistico, nè del resto questo sarebbe negli interessi degli stessi Paesi stipulanti; peraltro è da aspettarsi, in base alla intesa più serrata che ne deriverà per i rapporti fra i Paesi partecipanti al blocco oro, un maggior impulso al movimento turistico.

I carri ferroviari di proprietà privata.

La consistenza complessiva dei carri ferroviari di proprietà privata esistenti in Europa, ammonta a circa il 10 % del totale dei carri-merci in circolazione nel Continente.

Nella sola Italia — ed è questo un dato che pochi sono in grado di conoscere e che noi riferiamo da *Trasporti e Lavori Pubblici* — sono immatricolati, per esempio, più di 8000 carri di proprietà privata, che rappresentano oltre 160.000.000 di lire di capitale: cifra davvero rispettabile. Essi costituiscono quindi per le Amministrazioni ferroviarie un cospicuo ausilio per il trasporto di merci di particolare natura (come merci deperibili, vini, mosti, ecc.), mentre le spese di manutenzione del materiale rotabile rimangono a carico dei proprietari.

NAVIGAZIONE

Lo sviluppo della Marina Italiana.

Il *Corriere Marittimo Siciliano*, occupandosi di uno scritto che il Sottosegretario alla Marina, S. E. Lojacono, ha pubblicato sugli sviluppi della Marina italiana in tutti i mari del mondo, e riassumendolo, rileva come l'articolista, dopo di aver ricordato la situazione avanti l'avvento del Fascismo pone in evidenza il fatto che le nostre navi fanno oggi dovunque opera cospicua di penetrazione commerciale trasportando i prodotti pregiati delle nostre industrie e riportando le materie prime ad esse indispensabili. In ogni porto le navi stesse fanno naturalmente, con la loro stessa presenza, opera di intensa propaganda italiana attirando l'ammirazione per la grandiosità delle costruzioni, il buon gusto degli addobbi, la correttezza e la signorilità dei servizi, il decoro del personale. Come si sa, il Governo fascista ha infatti ultimamente disposto l'adozione di una uniforme-divisa e di una gerarchia per gradi che accentua ancora l'aspetto esteriore di distinzione e sempre più accosta la Marina mercantile a quella militare.

Ridotto in cifre, l'enorme progresso della navigazione di linea, dal 1922 ad oggi, secondo le ultime risultanze così si riassume:

Percorrenza: miglia 7.707.000 nel 1934 contro 4.399.000 nel 1922.
Numero delle navi di linea: 238 contro 126.
Tonnellaggio lordo: t. 880.000 contro 391.000.

Queste cifre acquistano maggior rilievo se si considera che la spesa annua è attualmente di 289 milioni di lire, mentre nel 1922 ascendeva a 317 milioni.

S. E. Lojacono si sofferma quindi a commentare nel suo scritto le influenze della crisi mondiale sui traffici marittimi, così di passeggeri, come di merci, e osserva che il rendimento della Marina mercantile non si valuta soltanto dal consumo in peso di carbone, ma che specialmente per una potenza che deve sostenere l'onere di una tradizione millenaria come la nostra, vi sono da calcolare tutti gli altri coefficienti che costituiscono l'insegna del « Potere Marittimo », ausilio indispensabile della Marina da guerra.

Sugli oceani oggi naviga una imponente flotta di navi aventi a poppa la nostra gloriosa bandiera. E sulla superba nave capofila sventola il « nastro azzurro », il più ambito premio mondiale.

Commenti francesi sull'attività della Marina Italiana in Oriente.

Abbiamo già pubblicato nel fascicolo di dicembre 1934 (pag. *467*) alcuni giudizi francesi sull'attività della Marina Italiana nel Levante.

Il nuovo ebdomadario internazionale francese *La Tribune des Nations*, in uno dei suoi ultimi fascicoli rinnova le meste considerazioni sull'attuale decadenza della Marina mercantile francese nel Mediterraneo Orientale, ponendo in luce, in contrapposto, l'attività della Marina nostra.

« La situazione è grave — scrive il settimanale — e la bandiera francese scompare progressivamente dai porti del vicino Oriente. Soltanto due navi francesi assicurano, una volta al mese, il collegamento Istanbul-Marsiglia. Questo servizio è effettuato da navi di un tonnellaggio del tutto sproporzionato al traffico cui debbono servire. Invece ben otto navi italiane lasciano ogni mese Istanbul, con destinazione Marsiglia, quattro battelli misti e quattro «cargos ». Otto viaggi al mese sono inoltre effettuati da battelli italiani, con destinazione Marsiglia, in partenza dai varî porti del Mar Nero.

« Trentasei battelli italiani lasciano insomma Istanbul ogni mese per ogni destinazione. Due navi francesi soltanto frequentano quei porti ogni mese.

« Non è neppure il caso di dire — continua l'articolo — che la presenza della bandiera francese non sia giustificata da ragioni commerciali. Lo provano le cifre sul traffico dei passeggeri e delle merci, anche in questi anni di crisi. Dopo la soppressione e la riduzione dei servizi francesi, cioè dopo il mese di gennaio, gli armatori italiani, hanno creato una linea regolare tra Marsiglia e Smirne, cioè hanno preso esattamente il posto delle navi francesi; senza dubbio essi non lo consideravano tanto cattivo! Poi noi abbiamo soppresso lo scalo di Smirne nel senso Smirne-Beyruth, mentre una nuova linea italiana, complementare, si muove sul tragitto Marsiglia - Smirne e Smirne-Beyruth ».

SPORT

Olimpiadi.

L'ordine del giorno del Congresso del Comitato Internazionale olimpico, che si terrà dal 25 corrente al 1 marzo ad Oslo, dimostra l'importanza di quella riunione nei riguardi dell'olimpismo e nei confronti dello sport italiano. Uno dei primi argomenti che occuperà i congressisti riuniti ad Oslo riguarderà la nomina della Commissione esecutiva, in seno alla quale l'Italia non ha mai avuto un suo rappresentante e dove, attraverso una rinnovazione delle posizioni delle Nazioni che fanno parte del C. I. O. balzerà evidente la necessità di dare anche all'Italia — seconda alla Olimpiade di Los Angeles e banditrice di manifestazioni a carattere internazionale che hanno richiamata l'attenzione degli sportivi in tutto il mondo — un posto che attesti la sua rinnovata potenzialità sportiva.

Vi sarà poi da discutere l'assegnazione delle Olimpiadi per il 1940 e due candidature sono in presenza, sostenute entrambe con calore dai delegati dei Paesi interessati: Roma e Tokio, cioè Italia e Giappone. Accanto a queste due candidature sono fiorite quella di Helsinki e di Praga e bisognerà tenere conto anche di queste domande agli effetti dei voti capaci di spostare le correnti formatesi attorno al nome delle due città che affermano con maggior calore il diritto di organizzare la manifestazione. Per la scelta di Roma ricordiamo che si sono già pronunciati, in pubblici raduni, tanto il presidente del C. I. O., quanto il suo vice-presidente.

Verrà inoltre, in occasione dell'imminente Congresso, reso noto il programma di Berlino per l'anno venturo e quello di Garmisch-Partenkirchen. Recentemente la Germania ha fatto noto di aver accettato di fare svolgere i giuochi di pallacanestro, polo e *crosse* e tutto questo al di fuori di quelli che furono i deliberata che il C. I. O. aveva votato ad Atene. Il C. I. O. è quindi ora chiamato a ratificare il programma che presenterà Berlino, ed in pari tempo dirà la sua parola decisiva sul torneo di calcio, per il quale venne affidato alla Commissione esecutiva l'incarico di trattare con la F. I. F. A. Ed è invero tempo che si conoscano i programmi dei Giuochi di Berlino dell'anno prossimo, perchè ovunque possa aver principio la progressiva e disciplinata preparazione ad essi.

La Commissione delle Federazioni internazionali sportive, nominata a Berlino nel 1931, presenterà inoltre la sua relazione sul dilettantismo. Tale Commissione si è riunita sul finire dell'anno scorso a Parigi per votare una formula che andrà comunque in vigore nel 1940, ma che deve essere discussa e vagliata dal C. I. O., che solo può accettarla o respingerla. La Commissione delle Federazioni internazionali ha insomma voto consultivo, e l'incarico affidatole consiste nel trovare una base minima di definizione del dilettante per tutti gli sport.

La Federazione internazionale di pallacanestro, ormai unica incaricata di disciplinare e dirigere questo sport, dopo la decisione presa lo scorso luglio dalla I. A. A. F. a Stoccolma esige che tale sport non solo figuri nei Giuochi di Berlino per deliberazione del Comitato organizzatore della XI Olimpiade, ma diventi anche sport olimpico. Il C. I. O. dovrà prendere atto della costituzione della nuova Fede-

razione e decidere dell'ammissione di questo sport nel programma dei Giuochi obbligatori.

Torna pure ad affiorare l'argomento degli sport universitari, che al Congresso di Stoccolma la Germania aveva cercato di affrontare dal punto di vista organizzativo, affinchè le manifestazioni internazionali venissero disciplinate dalle Federazioni interessate e che il C. I. O. nel 1928 aveva cercato di frenare, inibendo al Comitato organizzatore dei Giuochi di chiamarli Olimpiadi Studentesche. Ma gli uomini di sport italiani sanno benissimo che il presidente del C. I. O., Conte Baillet Latour, dopo i Campionati mondiali studenteschi svoltisi due anni fa a Torino, non dissimulò il suo sincero entusiasmo per la bella manifestazione che serve a diffondere fra i giovani goliardi l'ideale olimpionico; sicchè vi è da sperare che ad Oslo la levata di scudi di qualche delegato timoroso di vedere oscurato lo splendore dell'Olimpiade dalla manifestazione studentesca internazionale, sia energicamente controbattuta dallo stesso presidente del C. I. O.

Altri argomenti figurano all'ordine del giorno, ma quelli ai quali noi abbiamo accennato sono i soli che interesseranno i delegati e che susciteranno le maggiori discussioni.

Rugby.

Il *rugby*, o «palla ovale» come si voleva negli anni scorsi italianamente chiamare, riceve da qualche tempo l'impulso più vivo da parte del e nostre autorità sportive, le quali vogliono che questo bellissimo sport — interessante quanto e forse più del calcio — abbia notevole diffusione in Italia e possa consentire ai nostri giocatori la possibilità di cimentarsi con gli atleti del continente europeo. E' dal 1929 che si sono iniziati i confronti internazionali e a tutt'oggi gli azzurri del *rugby* si sono incontrati sei volte con compagini ufficiali di altri Paesi: a cominciare dalla Spagna, dalla quale furono battuti a Barcellona. Questa sconfitta fu però riscattata a Milano l'anno successivo. Da allora gli azzurri non perdettero più, perchè batterono i Cecoslovacchi tanto a Milano quanto a Praga, pareggiarono a Barcellona contro la rappresentativa della Catalogna e il 26 dicembre dello scorso anno vinsero per 7 a zero il «quindici» di Romania.

In primavera, per il 22 aprile, l'Italia ha invitato la Francia a *Roma* per un incontro tra le due squadre nazionali. Questo sarà preceduto da una partita contro la Catalogna. Naturalmente non c'è da farsi molte illusioni di poter figurare contro la Francia, che in fatto di *rugby* domina nel modo più lato su tutte le rappresentanze continentali. Noi siamo ancora lontani dallo sviluppo che il *rugby* ha preso da tanto tempo in Francia; e basti dire che l'anno scorso noi possedevamo soltanto 682 giocatori e 47 società affiliate, delle quali pochissime avevano svolto una attività regolare e continuata.

L'incontro con la Francia servirà comunque a farci vedere giusto circa le attuali possibilità del *rugby* nazionale.

La Mostra dello Sport.

A maggio verrà inaugurata a Milano, nel Palazzo dell'Arte la *Mostra dello Sport* ed essa avrà, come quella dell'Aeronautica che fu tenuta l'anno scorso, un carattere celebrativo. Avrà cioè, il compito di consacrare agli occhi del popolo italiano, e della gioventù in modo speciale, lo sviluppo di ogni sport, dalle origini o dalla introduzione in Italia fino all'efficacia odierna in virtù del potenziamento del Regime, nonchè di esortare il valore atletico, collettivo ed individuale, espressione pura e superba della razza. La Mostra dello Sport si aprirà ai primi di maggio e si chiuderà il 31 dicembre successivo e si comporrà di diverse sezioni, ognuna dedicata ad un ramo speciale dello sport; di ciascuno degli sport rappresentati la relativa sezione sarà, in sostanza, una sintesi storica ed evolutiva realizzata artisticamente nel modo più consono ad una immediata comprensione popolare.

Le sezioni in cui si dividerà la Mostra saranno, di massima, le seguenti: Federazione sportiva affiliata al Comitato Olimpionico Nazionale Italiano, illustrazione di ogni ramo dello sport, dalla origine o dalla introduzione in Italia fino allo sviluppo datogli dal Fascismo; Sezioni dedicate agli Enti: Touring Club Italiano, R. A. C. I., Azienda Statale e Milizia della Strada, Guardia Forestale, Parchi, turismo in genere, Dopolavoro, Gruppi universitari fascisti, Milizia universitaria, Fasci giovanili, Balilla, Piccole italiane; impianti sportivi (stadi, velodromi, palestre, piscine, documentazioni degli sport antichi; costumi sportivi; cimeli delle varie epoche; stampa sportiva caricatura sportiva antica e moderna. Alle sezioni sarà aggiunto un Sacrario destinato alla memoria degli sportivi caduti in guerra, per la causa fascista e per la causa sportiva, nonchè una sala dedicata agli sportivi decorati in guerra ed al valore atletico.

Nel corso dello svolgimento della Mostra, e allo scopo di conferirle motivi di maggiore e indiscutibile attrazione, gli organizzatori si propongono di svolgere un programma di manifestazioni sportive di eccezionale importanza in settimane e quindicine dedicate a rami particolari dello sport, a raduni sportivi di Dopolavoristi, di Balilla, di Avanguardisti, di ciclisti, di automobilisti, di motociclisti, di cacciatori, di bocciofili, di turisti in genere: raduni che si svolgeranno in parte a Milano ed in parte sui laghi, sui fiumi, sui monti e sui campi delle regione lombarda

Pugilato.

Notevole è stata l'attività dei pugili italiani nello scorso dicembre, sia in Italia sia all'estero. In primo piano bisogna mettere la vittoria di Orlandi ottenuta al Palazzo dello Sport di *Milano* contro il campione tedesco Stegemann, che tendeva a strappargli il titolo europeo dei leggeri. Per quanto Orlandi non fornisse in quell'occasione il suo più bel combattimento, Stegemann apparve assai inferiore alla pretesa di diventare campione di Europa di una categoria nella quale militano pugili

assai migliori di lui. Nella stessa riunione Enrico Urbinati battè ai punti in 12 riprese Cavagnoli, divenendo così *campione italiano* dei *pesi mosca*. Un bel combattimento fornì Turiello contro Viez; Casadei dominò Piazza, ormai lontano dalla sua forma migliore. A *Roma*, Vincenzo Rocchi battè Aldo Menabeni all'ottava ripresa per arresto del combattimento, nel quale era in palio il titolo di *campione italiano dei medi*.

All'estero i dilettanti italiani si fecero onore: in *Inghilterra*, vincendo l'incontro Italia-Inghilterra a Londra e comportandosi onorevolmente nella prova con la squadra dei poliziotti di Nottingham e a Belfast contro gli irlandesi. Nel *Sud Africa* Aldo Spoldi fornì un brillantissimo combattimento contro Flynn, vincendo ai punti in dieci riprese; a *Lima*, Luigi Marfurt battè Osvaldo Sanchez ai punti; a *Nuova York* Arcelli battè pure ai punti Tonny Roman e a *Boston* dominò più tardi in dieci riprese l'ottimo Frankie Smith; a *Buenos Aires* Carnera vinse ai punti contro Campolo dando l'impressione di non essere affatto nella pienezza dei propri mezzi; a *Ginevra* Emilio Bernasconi mise fuori combattimento Vermant alla settima ripresa; a *Bruxelles* Zanetti fu sconfitto... dai giudici nel suo incontro con Berlemont.

All'inizio di quest'anno la situazione dei titoli di *campioni italiani* era la seguente: *pesi mosca*, Enrico Urbinati; *pesi gallo*, Edelweis Rodriguez; *pesi piuma*, Vittorio Tamagnini; *pesi medio leggeri*, Vittorio Venturi; *pesi medi*, Vincenzo Rocchi. I titoli dei leggeri, dei medio massimi e dei massimi erano vacanti. Per i pesi massimi dopo la rinuncia del titolo fatta da Primo Carnera venne fatta una selezione, in seguito alla quale restarono in gara Baiguera e Di Leo. Nei *medio massimi* sono in gara Ceccarelli e Merlo. Nei leggeri Orlandi ha, per ora, rinunciato al titolo nazionale per difendere quello europeo. Pretendono a questo titolo Turiello ed Enrico Venturi.

I titoli di *campioni d'Europa* sono così divisi: *mosca*, Praxille Gydé (Francia); *gallo*, Petit Biquet (Belgio); *piuma*, vacante; *leggeri*, Carlo Orlandi (Italia); medio-leggeri, Gustave Edez (Germania); *medi*, Gustave Roth (Belgio); *medio-massimi*, vacante; *massimi*, Primo Carnera (Italia).

Automobilismo.

I mesi invernali segnano la tregua per le grandi manifestazioni automobilistiche in pubblico, ma l'attività non è per questo interrotta, perchè le officine lavorano e chi ha possibilità si attacca ai *record* e cerca di raggiungere primati che non siano facilmente superabili. In Francia è stato sentito il bisogno di opporsi con valide vetture alla offensiva delle marche tedesche, che dall'estate cominciarono a dominare in tutte le corse ed una pubblica sottoscrizione è stata aperta per dar modo ai costruttori francesi di predisporre vetture capaci di fronteggiare quelle dell'industria tedesca. Anche in Italia si lavora per non essere da meno delle antiche e nuove avversarie. Duole però sapere che le due grandi Case tedesche si sono assicurate la guida di Achille Varzi e di Luigi Fagioli. Sullo scorcio del 1934 buona è stata l'attività della Maserati che, dopo aver battuto il *record* internazionale per la classe 1100 del chilometro a slancio in 16'' 17/100 (media 222,634) con la guida dell'ingegnere Furmanik, vinceva il 28 dicembre il *Gran Premio del Sud Africa*, ad East London, con una vettura da 3 litri, guidata dall'americano Whitwey Straight, coprendo i 145 km. in 57' 34'' (media 153,500).

Intanto Caracciola alla guida della Mercedes-Benz batteva sul rettilineo dell'Avus il *record internazionale per la categoria da 3000 a 5000 cc.* per i 5000 metri a slancio con il tempo di 57'' 70 (media 311,960). Ma questo non può considerarsi il punto di arrivo dell'assalto ai *record* da parte delle vetture tedesche, perchè esse torneranno in Ungheria sul rettilineo di Gjon, specialmente adatto a simili tentativi.

Calcio.

Natale e Capo d'Anno hanno interrotto le partite di Campionato con non grande piacere delle falangi sportive. Le previsioni della vigilia del torneo annuale avevano prospettato un nuovo duello Juventus e

Ambrosiana-Inter, mentre inaspettatamente la Fiorentina, sotto la guida di un esperto allenatore italiano, l'ex giocatore della Pro Vercelli e nazionale Ara, venne a mettersi al comando per condurre, sempre distaccata dalle avversarie, che dovranno faticare per vincerne la sicura posizione dominante. All'inizio di gennaio le partite di campionato conservavano il maggior fascino per l'inseguimento apertissimo del Roma e della Juventus, per l'incalzare di altre squadre e per la lotta delle squadre rimaste alla coda della classifica e tutte assillate dal desiderio di riportarsi in su per sfuggire alla minaccia della retrocessione. All'inizio di gennaio e cioè dopo la decima giornata, le classifiche erano le seguenti: Serie A: Fiorentina punti 17, Roma e Juventus p. 14, Napoli p. 13, Ambrosiana e Milan p. 11, Alessandria, Torino e Triestina p. 10, Lazio e Brescia p. 9, Bologna e Livorno p. 8, Palermo p. 7, Sampierdarenese p. 6, Pro Vercelli p. 3. Serie B. Girone A: Genova p. 16, Pisa p. 15, Viareggio e Catania p. 14, Novara p. 12, Vigevanesi e Messina p. 11, Lucchese e Legnano p. 10, Spezia, Derthona, Casale e Cagliari p. 9, Seregno p. 6, Pro Patria p. 5, Pavia p. 2. Viareggio e Cagliari avevano disputato un incontro di più. Girone B: Modena p. 16, Verona p. 14, Atalanta p. 13, Spal p. 12, Pistoiese, Spal e Cremonese p. 11, Aquila, Catanzaro e Vincenza p. 10, Bari, Comense e Venezia p. 9, Foggia p. 7, Perugia p. 5, Grion di Pola p. 3.

Motonautica.

Fra i Paesi europei l'Italia è certamente quello che più ha potenziato lo sport motonautico di nuove conquiste nella quasi totalità delle categorie di imbarcazioni previste dalle regolamentazioni internazionali, rilevabili dai massimi di velocità ufficialmente controllati ed omologati e dalle vittorie conseguite in competizioni aperte ai motonauti di ogni Paese. Un bilancio alla fine dello scorso anno ha consentito di constatare che nel campo dei fuoribordo la superiorità italiana era emersa indiscutibilmente nella classe 250, con i *primati di velocità e di fondo* conquistati rispettivamente da A. Nani e G. C. Winderling, ambedue con scafo Riva e motore Laros; nella classe 350 appartenevano all'Italia i *record di velocità e di fondo* per merito di Achille Castoldi e di C. Casalini; nella classe 500 lo stesso Castoldi, che deteneva il *record di velocità*, mentre quello di *fondo* realizzato da S. Salvi rimaneva imbattuto dal 1931; nella classe 1000 il *record di fondo* stabilito nel 1932 apparteneva tuttora ad Aldo Daccò. Il *record di velocità* di questa categoria apparteneva invece a Jeon Dupuy, ma degli otto *record* dei fuori bordo delle categorie alle quali l'Italia compete, sette, a fine dicembre, appartenevano all'Italia.

Per i motoscafi da corsa l'Italia ha preso un posto preminente, battendo i *record* che sino a quattro anni or sono erano quasi incontrastato appannaggio dell'Inghilterra nella serie di 1 litro e ½, degli Stati Uniti nella serie di 3 e di 6 litri, della Francia nella serie di 12 litri. Ed ha anche migliorato i suoi stessi primati portandoli ad un alto livello non facilmente raggiungibile. Questa gara si è conchiusa con i *record di velocità* nei *racers* di litri 1 ½, di A. Valtolina (scafo Riva e motore B. P. M.) e con quello di fondo della stessa categoria conquistato da Venturi (Riva P. P. M.). Nella serie dei 3 litri, Theo Rossi deteneva il massimo di *velocità* con il Montelera XII (Cinti Maserati) ed A. Castiglioni con Gianca II (Celli-Alfa Romeo) s'era conquistato il primato di *fondo*. A Theo Rossi spettava anche il *record di velocità* della serie dei 6 litri con il Ravanello (Baglietto-Maserati) stabilito a Sabaudia, mentre quello *di fondo* apparteneva a C. M. Ruspoli con il Miniette IV. Per la serie dei 12 litri, sempre alla fine dello scorso anno il *primato mondiale di velocità* era di G. Cattaneo con Asso (Baglietto Isotta-Fraschini). Quanto agli idroscivolanti il *record mondiale di fondo* il primato apparteneva a Theo Rossi con S.I.A.I. Isotta Fraschini. Otto nomi italiani figurano nelle tabelle dei dodici *records del mondo*.

Motociclismo.

Il 16º Salone di Milano, il Salone italiano della motocicletta, forse il primo di Europa per il complesso dei suoi espositori, ha avuto quest'anno il suo più grande successo. Sono lontani nella memoria, se non ancora nel tempo, gli anni in cui il Salone di Milano appariva un coraggioso, mirabile, quasi disperato atto di fede dell'industria italiana; gli anni delle vigilie dubbiose, delle giornate piene di ansie, del disorientamento tecnico ed economico. Mentre il mondo si dibatteva nelle spire di un disordine economico dalle quali non si è ancora del tutto liberato, l'industria motociclistica italiana dava un mirabile esempio di fermezza, di tenacia, di vitalità miracolosa. Ma fin dall'anno scorso e ancor più nel gennaio di quest'anno il Salone di Milano ha rivelato i sintoni di un nuovo programma indirizzato verso il suo scopo, sulla strada rettilinea e sgombra da ogni ostacolo tracciata dal Duce. È la rivista *Motociclismo*, fiancheggiatrice dell'ascesa motociclistica nazionale aveva modo di dichiarare che se negli anni scorsi il problema contingente era quello di resistere, oggi la parola d'ordine è: progredire. Sintesi mirabile di una situazione bene studiata.

Il *16º Salone di Milano* ha compendiato e sintetizzato lo sforzo mirabile dell'industria italiana. Nessuno più dubita della consistenza e delle possibilità della nostra industria; ma queste sono più allo stato latente e si manifestano in un fervore di intenti e di opere. Sono gli stabilimenti ampliati, gli apprestamenti modernissimi, le disponibilità di capitale, le maestranze disciplinate e specializzate; è la fertile genialità dei nostri tecnici, la severa preparazione dei programmi costruttivi, la serietà e il senso di responsabilità dei propri compiti che ha pervaso tutti, o tutti uniti in una esempiare dirittura di principi che deve totalmente sfociare nella realizzazione di una

serie di conquiste. Punto di trapasso dal periodo di assestamento e di preparazione al periodo di realizzazione pratica di questo programma di conquista numerica, il 16º Salone di Milano ha visto enormemente accresciuta la sua importanza ed ha affermato nel modo più chiaro la sua influenza decisiva sugli sviluppi della campagna commerciale dell'Anno XIII. L'avvenimento al quale abbiamo con le folle motociclistiche testè assistito nel corso di una settimana densa di constatazioni di fatti e di conquiste, non è stato soltanto un atto di fede, ma ha espresso autorevolmente ed esattamente la forza di propulsione di cui è animato il motociclismo italiano.

Se il numero è espressione di forza, il 16º Salone di Milano ha documentato l'accresciuta potenzialità del nostro motociclismo con l'accresciuto numero dei suoi espositori. Ma questa forza propulsiva non è stata soltanto espressa dal numero degli espositori, poichè in questi ultimi tempi sono sorte e si stanno attrezzando altre giovani marche, ma anche dal fatto che, malgrado le sue aumentate capacità, la sede dell'Esposizione si è dimostrata insufficiente a far fronte a tutte le richieste di posteggio, tanto che parecchie marche dovettero essere sacrificate. Comunque gli assenti nulla tolsero al carattere plebiscitario del Salone di Milano, le cui finalità non sono contenute nei limiti delle sue disponibilità di spazio, ma si effondono su tutto il movimento motociclistico italiano. Tappe come quelle che si sono raggiunte con il recente Salone, sono i documenti indistruttibili del trionfo di una causa: quella causa che ha avuto per assertori fedelissimi e pugnaci gli stessi uomini che hanno assicurato il successo del Salone attraverso una lunghissima opera di preparazione, la cui origine risale al lontano 1920, anno che vide per merito dell'allora costituita A. N. C. M. A., la rinascita del Salone dopo la prima edizione tenuta nell'anteguerra.

Anche gli affari conchiusi al Salone sono stati veramente incoraggianti, tali da soddisfare i costruttori e gli espositori, i quali nel corso della settimana in cui la Mostra rimase aperta al pubblico furono assediati da nuovi clienti e da vecchi amici, ammiratori tutti delle nuove motociclette presentate in così bella cornice dalle numerose ditte sempre meglio attrezzate. Queste ebbero modo di constatare, attraverso il brillantissimo successo della Rosa d'Inverno, quale sia il potere di attrazione del Salone di Milano. Le due manifestazioni si compendiano, si fortificano, si valorizzano vicendevolmente. Da quando la Rosa d'inverno — raduno annuale delle forze motociclistiche nazionali — ha unito il suo richiamo a quello del Salone, con l'allettamento dei premi, con il progressivo stabilirsi di una tradizionale elargizione di appoggi, incoraggiamenti ed aiuti tangibili da parte dell'industria, l'idea di abbinare due simpatici eventi si è venuta maturando ed affermando nella mente dei motociclisti. Senza la concomitanza del Salone, la Rosa d'inverno non avrebbe certamente segnato a grandi tappe il suo cammino ascensionale ed il Salone non avrebbe avuto l'enorme affluenza di visitatori, competenti e pronti a tramutarsi in compratori, senza il contributo apportato dalla manifestazione turistica, che anche quest'anno ha superato con le sue migliaia di concorrenti giunti da ogni regione della Penisola e da molte parti dell'Estero il *record* che dodici mesi fa, nell'ormai lontano gennaio 1934, pareva e, da molti venne proclamato, insuperabile. Invece la Rosa d'inverno ha segnato quest'anno un nuovo balzo in avanti, evidente conferma che il progresso motociclistico non è soltanto nelle intenzioni, ma è veramente in atto.

Sport invernali.

La tarda caduta della neve e la sua irregolare distribuzione nella zona alpina ha paralizzato il movimento turistico di varie stazioni invernali. Esse hanno avuto però una ripresa d'intensa attività grazie alle nevicate verificatesi nella seconda settimana di gennaio e che hanno largamente coperto di un abbondante manto anche la zona appenninica, dove tre recenti centri si vanno organizzando: Gran Sasso, Terminillo, Etna.

VARIE

Una strada automobilistica nella Pineta di Ravenna.

La storica selva ravennate, sacra ai ricordi danteschi e garibaldini, è resa ora più accessibile mediante la costruzione di una strada automobilistica che attraversa la Pineta di S. Vitale da sud a nord, parallelamente all'antica Strada Romea.

Trattasi di un magnifico viale che si snoda per circa 14 chilometri, in lente curve, tra i vetusti pini, consentendo il pieno godimento della selva nei suoi aspetti più belli e caratteristici.

Estinzione degli incendi per mezzo del gas residui dei motori ad esplosione.

Da molto tempo si è pensato ad utilizzare i gas inerti per l'estinzione degli incendi nell'interno di locali, cisterne, navi, ecc.

Un metodo semplice per ottenere un gas a bassissimo tenore in ossigeno consiste nel bruciare della benzina in un motore a scoppio. Questo procedimento, applicato dapprima in Germania, è stato gradatamente perfezionato, specialmente negli Stati Uniti, e si può oggi ottenere un gas perfettamente inerte ad un prezzo molto più basso di quello di qualsiasi altra sostanza che offra le stesse garanzie di efficacia.

Si studia la possibilità di utilizzare questo sistema a bordo delle nuove navi in costruzione, mentre notevoli ne sono già le applicazioni industriali.

Contrassegni della tassa di circolazione per i velocipedi e per i veicoli a trazione animale.

Per le riscossioni della tassa di circolazione dovuta per il 1935 dai velocipedi e dai veicoli a trazione animale, in forza dell'articolo 214 e seguenti del testo unico per la finanza locale, R. decreto 14 settembre, N. 1175, il Ministero delle Comunicazioni, con suo decreto 4 settembre 1934 (*Gazz. Uff.* del 4 ottobre) ha stabilito le dimensioni e le caratteristiche dei contrassegni che sono messi in distribuzione dai Comuni e sono forniti dall'O. N. Balilla.

Il contrassegno pei velocipedi è costituito da una targa in lamierino di alluminio rettangolare (cm. 12,2 × 3), che porta scritto in rilievo: nel centro l'anno di validità attraversato, nel mezzo, dal numero progressivo di individuazione del veicolo; a sinistra in alto una ruota di velocipede ed in basso la cifra della tassa; a destra in alto un disco di autenticazione in cui è raffigurato un fascio littorio ed in basso la sigla della provincia, conforme a quella delle targhe per autoveicoli. I contrassegni pei velocipedi sono da L. 5 e da L. 10.

Il contrassegno pei veicoli a trazione animale è costituito da una targa in lamierino di alluminio (cm. 11,3 × 5,5), che porta scritto in rilievo: a sinistra, l'anno di validità, a destra la sigla della provincia e il numero progressivo del veicolo; nel centro figura in alto il bollo di autenticazione, costituito da un disco recante una ruota di veicolo con in mezzo un fascio littorio ed in basso la cifra della tassa di circolazione: questa può essere L. 12,50, L. 25, L. 50 e L. 100.

Insieme al contrassegno metallico sarà consegnato un riscontro in cartoncino di diverso colore secondo l'ammontare della tassa, che serve a comprovare il pagamento della tassa per l'anno in corso.

TRA I LIBRI

ANTONIO MORASSI. – *Storia della pittura nella Venezia Tridentina (dalle origini alla fine del Quattrocento)*. – Libreria dello Stato, a. XII, pag. 490, con 307 ill.: L. 250.

Quest'opera rappresenta la conclusione di precedenti studi dell'A. sull'argomento; non è quindi un lavoro improvvisato, bensì nato da una lunga elaborazione; quindi, sia in queste premesse sia nella sostanza, un contributo solido che si può ritenere definitivo e conclusivo specialmente sul carattere della pittura nelle province di Trento e di Bolzano, ove s'incontrarono influssi nordici con altri di arte lombarda, veneta e toscana, dando luogo a particolari elaborazioni locali, che vi crearono quasi una tradizione.

Lo studio della pittura tridentina incomincia con l'esame degli affreschi di Naturno (VIII secolo). Alla medesima arte preromanica appartengono le miniature dell'Evangeliario di S. Candido, gli affreschi di S. Benedetto a Malles, e le miniature del Salterio di Muri (ora nell'abbadia benedettina di Gries), dell'Evangeliario di Senales, di un messale e di una Bibbia nel Duomo di Trento. Con queste opere, nelle ultime delle quali è ancor potente l'influenza bizantina, si arriva all'XI secolo.

Dall'XI alla fine del XIII secolo la regione presenta una fioritura stupenda dell'arte romanica, che si eplica in « una catena quasi ininterrotta di affreschi mirabili... di un'arte ricca, rigogliosa, inaspettatamente originale, che spesso attinge vertici altissimi ». Anche una semplice elencazione di essi riuscirebbe soverchiamente lunga; ma non si può a meno di ricordare gli affreschi della cripta di Montemaria di Burgusio, quelli della Cappella di Castel Appiano i quali possono stare a confronto con qualunque altro ciclo contemporaneo nelle altre regioni italiane, quelli della chiesa di S. Margherita di Lana e gli altri, con figure mostruose e grottesche, a S. Iacopo in Termeno.

Una trattazione a parte è serbata agli affreschi di monumentale grandiosità, di Nostra Signora in Bressanone, eseguiti nella prima metà del Duecento, e che si collegano con l'arte oltramontana, verso Salisburgo, dalla quale Bressanone era allora in diretta dipendenza politica ed ecclesiastica.

Nel Trecento la pittura alto-atesina si esprime in uno stile agitato e convulso, e solo verso la metà

del secolo si dischiude pienamente all'influenza italiana; le appartengono i cicli pittorici della chiesa dei Domenicani e di S. Vigilio in Bolzano, che prima si datavano intorno al 1400 e che il Morassi ha precisato essere del periodo 1350-60, con evidenti rapporti tardo-giotteschi. La pittura trecentesca del Trentino si apre più tardi all'influenza italiana, ma la risente più profondamente e accoglie pittori veronesi ed emiliani.

Un capitolo speciale è dedicato alla pittura cavalleresca, che ha lasciato in tutta la regione un gruppo così cospicuo di opere tra le quali eccelle il ciclo dei mesi a Torre Aquila in Trento.

Nel Quattrocento la pittura trentina continua ad assorbire le conquiste del Rinascimento italiano, anche per la presenza di Stefano da Verona e di altri veronesi, pur non mancando pittori tedeschi, finchè alla fine entra un forte stuolo di italiani che orienta definitivamente verso il Rinascimento l'arte. Tra essi, i Baschenis da Averara, veri « pittori vaganti », dei quali ben sette lavorarono nel Trentino. Più complesse sono le correnti artistiche nell'Alto Adige, ove s'incontrarono influssi nordici e italiani con le tradizioni locali; ma anche nel maggiore rappresentante di questa pittura, in Michele Pacher da Brunico, è stato sempre riconosciuta l'influenza della scuola di Padova, specie dell'arte del Mantegna.

Questo volume ci ha portato pertanto a conoscere una serie di cicli pittorici, dal sec. VIII al XV, ch'erano dianzi pressochè ignoti agli studiosi dell'arte. Oltre una ventina di tali monumenti della pittura medioevale sono stati scoperti dopo la guerra; e ciò torna a vanto dell'interessamento culturale dell'Italia nelle nuove Province. Del resto tutta la pittura dell'Alto Adige, tanto spesso prima asservita dal germanesimo a scopi nazionalistici, è qui studiata sotto nuova luce; ma senza preconcetti, e col solo intento dell'esattezza storico-artistica.

CESCO TOMASELLI. – *Ecco il Giappone*. – Pag. XII-260 con 110 illustraz. e 2 carte. Ed. Mondadori, Milano, 1935-XIII: L. 22.

Le curiosità e le ansie che desta il così detto « fenomeno giapponese » trovano più d'una esauriente risposta in questo libro, scritto da un giornalista che dell'àbito professionale si vale soltanto per esporre la materia con maggior garbo e rendere più assimilabili i risultati di uno studio coscienzioso e di una diretta esperienza. In Giappone l'A. ha conferito con personalità del mondo politico, militare, intellettuale; ha visitato officine, scuole, botteghe; è entrato nel sacrario della casa, così gelosamente preclusa all'uomo dell'occidente; ha preso contatto con gente d'ogni mentalità e d'ogni ceto. Dalla ricostruzione di Tokio dopo la catastrofe del 1923, alle incertezze della situazione costituzionale conseguente all'uccisione di Inukai, alla genesi industriale del buon mercato, alla situazione sindacale, che ignora il contratto di lavoro e basa tutto sulla « parola », alla crisi della produzione agricola, alla modernizzazione della donna, alle vicende della Manciuria, i principali e più suggestivi aspetti della vita giapponese sono qui esposti e documentati. Ottima l'illustrazione in rotocalco.

RAYMOND ESCHOLIER. – *Versailles*. – 160 pag. 189 ill. e 6 acquarelli di Claude Sibra.

FERNAND BENOIT. – *Avignon au double visage*. – 160 p., 162 ill. e 6 acquar. di Ch. Mathonat.

CLAUDE ODILÉ. – *Alsace*. – 160 pag., 170 ill. e 6 acquarelli di Nicolas Markovitch.

PIERRE MACOLAN. – *Hambourg*. – 152 pag., 105 ill. in nero e 4 a col., di Philippe Tassier.

PIERRE D'ARCANGUES, Dott. ARLAUD, GEORGES CADIER, JEAN FOURCASSIÉ, Dott. LACQ, LOUIS LE BONDIER. – *Les Pyrénées*. – 160 pag., 195 ill. e 13 acquarelli di Hauterive e Bouillière.

FORTUNÉ D'ANDIGNÉ. – *Les Musées de Paris*. – 160 pag., 202 ill. e 7 riproduzioni a colori, tutti delle « Editions Alpina », Parigi.

Sei volumi magnifici, di un gusto elegante e raffinato: ottima carta di colore avorio, nitidi caratteri, larghi margini, superbe illustrazioni. Splendide edizioni, ben degne della Casa italiana che le ha stampate, l'Istituto Geografico De Agostini di Novara, di cui ricordano la collezione « Visioni italiche ». In tempi di alte barriere tra Stato e Stato, è non piccola soddisfazione per una Casa italiana imporsi così in una capitale estera ove le arti grafiche sono in particolare onore.

Tutto in queste terse pagine è seduzione per gli occhi, è invito alla lettura, a una lettura pia-

cevolissima e spesso affascinante tra le rievocazioni storiche, le descrizioni di superbi spettacoli della natura, le costumanze sopravissute dal tempo antico.

Si direbbe che non a caso si trovano insieme questi volumi, che appartengono a tre collezioni distinte (ma tutte lussuose e che si distinguono quasi unicamente per il formato diverso), quasi a dare un saggio dei vari argomenti. Ecco Versailles, la reggia-castello e il parco del Sei e Settecento e il Museo dell'Ottocento; ecco Avignone, la ferrigna trecentesca fortezza papale sotto il sole del mezzodì e forse più italiana che francese, tanto che « les voyageurs d'autrefois commençaient leur relation d'un voyage d'Italie par des impressions d'Avignon »; la casalinga Alsazia nella quale un contadino, nel 1870, all'udire al mercato la voce del cannone che tuonava « enfermait rageusement deux cochons de lait dans de grands sacs » e traversava il campo di battaglia senza una scalfittura a lui o ai compagni; Amburgo, il grande scalo marittimo aperto a tutti i traffici, dove « l'on peut encor parler du Cap Horn, car il se trouve toujours des voiliers-écoles... pour entreprendre le tour du monde selon les vraies lois de la marine à voiles »; ecco i Pirenei, rivaleggianti con le Alpi coi loro eccelsi picchi, le pareti strapiombanti scuola di ardimenti, i vasti nevai e ghiacciai, le cascate; ultimi i Musei di Parigi, di cui vengono illustrati quelli di archeologia e di arte, sedici in tutto, fonte inesauribile di sapere e di emozioni estetiche.

P. M. PRIGNON D'ONTHAINE, des Frères prêcheurs. – *Pélerinages dominicains en Italie.* – Imprimerie Dominicaine Veritas, Gand, pag. 206 e 34 ill.

I santuari domenicani e le opere d'arte dedicate o ispirate alle glorie dell'ordine di S. Domenico, sono in Italia numerosissime; basta ricordare S. Caterina da Siena, il Beato Angelico. Il P. Prignon ha dedicato questa sua guidina ricordo ai terziari convenuti a Roma nel settimo centenario della canonizzazione di S. Domenico. Essa illustra i principali santuari domenicani, dalla casa di S Caterina da Siena alla tomba di S. Domenico a Bologna, dall'arca di S. Pietro Martire a Milano al convento di S. Marco a Firenze, ai conventi e alle varie chiese domenicane di Roma.

P. M. LEONE CICCHITTO dei Frati Minori Conventuali. – *Il Pontefice Clemente XIV nel Vol. XVI, P. 2ª della « Storia dei Papi » di Ludovico von Pastor.* – Roma, Miscellanea Francescana, 1934, pag. 130: L. 5.

Nella recensione da noi fatta della monografia del Pastor sul pontificato di Clemente XIV abbiamo manifestato il nostro dissenso intorno ai giudizi dell'Autore sull'opera di questo papa, ma dovemmo di necessità essere brevi. Il nostro dissenso è condiviso da altri. Abbiamo letto con moltissimo interesse la vivace ma serena e decisiva difesa del padre Cicchitto dell'opera e della figura

del Ganganelli, con parole ben più gravi delle nostre. Basti riportare questa conclusione: « dopo aver ripetutamente fatto toccare con mano non solo la narrazione tendenziosa e l'interpretazione arbitraria e illogica dei fatti, ma persino le manipolazioni e mutilazioni dei documenti; ora, francamente e senza ulteriori riguardi, ci crediamo di essere in diritto di chiamare i metodi usati nella *Vita di Clemente XIV* col nome che siffatti metodi han sempre avuto, e cioè di *disonesti* ».

ENRICO PICENI. – *Giuseppe De Nittis*. – Milano, Mondadori, 1934 (collezione: I Maestri della Pittura Italiana dell'800), pag. 288, con 80 tavole, 32 disegni, 3 ritratti, un autografo, 10 riproduzioni di quadri, acqueforti, fotografie e documenti vari, 4 tricromie: L. 40.

« Dico subito che le tavole di questo volume sono state, all'infuori di alcuni pezzi d'obbligo, scelte appunto nell'intento di presentare al lettore, perchè possa concludere da sè, la fisionomia secondo noi più vera e viva del Maestro pugliese ».

Così, nella prima pagina del volume. Difatti le tavole scelte documentano questa definizione dell'artista, che si raccoglie dalle ultime pagine. Fu un pittore curioso e studioso di tutte le tecniche, assimilando di esse solo quel tanto che si addiceva al suo temperamento; fu un innamorato del vero, un allievo della natura di cui amò tutti gli aspetti, ma soprattutto quelli più delicati e fuggenti, e seppe cogliere delle cose il carattere e l'inafferrabile, aria, luce.

EMILIO SCARIN. – *Le oasi del Fezzan, ricerche ed osservazioni di geografia umana*. – Volume secondo, Bologna, Zanichelli, 1934-XII, pag. 54, con 4 figure nel testo e 5 tavole fuori testo: L. 10.

Nel fascicolo di novembre 1934 abbiamo parlato del primo volume di quest'opera. Il secondo che abbiamo sott'occhio riguarda le ricerche scientifiche sopra oggetti etnografici (capitolo redatto dal Prof. Nello Puccioni), campioni di datteri (lo scritto relativo è del Dott. Mario Romagnoli) e particolarmente su indagini antropometriche e antropologiche sopra 47 individui fezzanesi e sulla posizione topografica di alcune tombe dell'uadi Agial. Questi ultimi due capitoli, che costituiscono la parte più considerevole del volume, sono opera particolare dello Scarin e sono condotti con estrema diligenza e acume critico nel vagliare i risultati dell'indagine.

CONVEGNO STORICO ABRUZZESE-MOLISANO, del 25-29 marzo 1931-IX – *Atti e memorie*, vol. I. – Nicola De Arcangelis, Casalbordino, 1933. – Pag. 493, con numerose ill. nel testo e fuori testo.

Gradevole meraviglia suscita questo primo volume di Atti e Memorie del Convegno Storico Abruzzese-Molisano tenutosi in Roma nel marzo 1931; meraviglia per la quantità e qualità delle memorie raccolte sui più vari argomenti della storia regionale. Ecco qualche titolo dall'indice:

U. RELLINI, L'uomo fossile della Maiella e i primi mediterranei; G. MORETTI, Necropoli della prima età del ferro nell'Abruzzo; G. MANCINI, Il culto mitriaco nel territorio abruzzese; A. SILVAGNI, Note di epigrafia cristiana antica e medioevale dell'Abruzzo; V. DE BARTHOLOMAEIS, Niccolò da Borbona rimatore; P. SELLA, L'itinerario di Corradino di Svevia da Roma ai Campi Palentini; G. M. MONTI, La fondazione di Aquila e il relativo diploma; A. DRAGONETTI, DE TORRES, A. FABRIZI, Incunabuli Aquilani; F. STELLA-MARANCA, Intorno ad alcuni giudizi sull'opera di Luca da Penne; P. GASPARRINI, Le pretese di Tagliacozzo su uno dei tredici italiani della Disfida di Barletta; P. GASPARRINI, Il « Cardinale Tarentino » Giovanni Berardi; F. STELLA-MARANCA, Il ricordo di Ovidio mentre si celebra il decimoquarto centenario delle Pandette.

Di particolare interesse per il pubblico in generale, oltrechè per gli studiosi d'arte, è lo scritto di I. GAVINI, « Sommario storico della scultura abruzzese ». Merita di essere ricordata con vivo plauso la Casa Editrice De Arcangelis, che in Casalbordino mantiene fede all'alta tradizione che nell'Abruzzo ha l'arte della stampa.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Manuale dell'Ufficiale di Rotta.* – Genova, 1934-XII, pag. 638, con numerose carte, figure e schemi: L. 55.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Radioservizi per la navigazione*, vol. 2°: – *Radioservizi meteorologici, sanitari*, ecc. – Appendice: *Norme e Codici per la decifrazione dei Bollettini Meteorici.* – Aggiornato al 20 settembre 1934. – Ist. Idr. della R. Marina, Genova, 1934-XII, pag. 270 e 36 fig.: L. 10.

Ing. A. CONSIGLIO. – *Nozioni di tecnica del marmo per gli addetti all'industria marmifera.* – Tipografia Sociale, Bolzano, 1934-XII, pagine 174, con illustrazioni.

GUGLIELMO NARDUCCI. – *La Colonizzazione della Cirenaica nell'antichità e nel presente.* – Stab. Tipografico Fratelli Pavona, Bengasi, 1934-XII, pag. 194.

COMITATO NAZIONALE PER LA GEOGRAFIA. – *Ricerche sulla distribuzione altimetrica della vegetazione in Italia* (G. Negri. *Introduzione;* S. Zenari, *Associazioni e limiti vegetazione nel gruppo di M. Schiara M. Pelf;* O. Gavioli, *Limiti altimetrici delle formazioni vegetali in alcuni gruppi dell'Appennino Lucano*). – Roma, 1934-XII, pag. 228.

E. MIGLIORINI. – *Indice degli Atti dei Congressi Geografici dal primo al decimo (1892-1927).* – R. Società Geografica Italiana, Roma, 1934-XII, pag. 128: L. 12.

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1934-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 dicembre 1934		N. 175 013
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1934 alla stessa data		» 21 092
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Nuovi vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1934 ...	» 9 844	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1934	» 9 944	» 239 322
Totale Soci ...		N. 435 427

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: Testo: Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80